



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, TRANSIZIONE ENERGETICA  
E CICLO DEI RIFIUTI  
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

<b>Progetto</b>	Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) – Soluzione a scartamento ordinario e deposito di Centocelle Est (Municipi I, V, VI e VII del territorio di Roma Capitale).
<b>Proponente</b>	Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti
<b>Ubicazione</b>	Provincia di Roma Comune di Roma Località: Municipi I, V, VI e VII del territorio di Roma Capitale

**Registro elenco progetti n. 023/2024**

**Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.27-bis del  
D.Lgs. 152/2006**

**ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone	IL DIRIGENTE <i>ad interim</i> Ing. Ferdinando Maria Leone
ISTRUTTORE: Geom. Roberto Cappella	IL DIRETTORE Ing. Wanda D'Ercole
	6 agosto 2025



## Attivazione della procedura

Il Proponente Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale, ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, con prot. n. 5440 del 08/02/2024 (acquisita a mezzo PEC con prot. n. 184340 del 08/02/2024).

Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale, ha dichiarato nell'istanza che *il progetto rientra tra le categorie progettuali di cui all'allegato IV alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 (allegato 4 punto 7 lettera L) , relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394 ed istituite ai sensi della L.R. 29/1997 nel territorio della Regione Lazio, e/o all'interno di siti della rete Natura 2000 (nella fattispecie Parco Regionale Appia Antica).*

Per quanto riguarda le misure di pubblicità, il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 023/2024 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati trasmessi in fase di presentazione dell'istanza di cui all'**Allegato 1**.

## **QUADRO AMMINISTRATIVO**

- con nota prot. n. 236156 del 20/02/2024, è stato comunicato agli enti competenti l'avvenuta pubblicazione nel sito web regionale degli elaborati di progetto e dello studio di impatto ambientale, come previsto dall'art. 27-bis, comma 2 e 3 del D.Lgs. n. 152/2006 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, ed è stato richiesto agli stessi di:
  - eventualmente integrare l'elenco dei pareri necessari al rilascio dell'atto di assenso di competenza, di cui all'Allegato "A" all'istanza presente nel box;
  - verificare la necessità di coinvolgere ulteriori enti/soggetti nel procedimento, ai fini sia della definizione del provvedimento di V.I.A. che del rilascio degli atti di assenso individuati e richiesti dal proponente, necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto; in tal caso si dovrà inoltrare la presente comunicazione alle strutture del rispettivo livello territoriale, nonché ad altre amministrazioni ed enti da coinvolgere nel procedimento in esame, dandone tempestiva comunicazione alla scrivente;
  - verificare la completezza della documentazione inoltrata ai fini del prosieguo della procedura in oggetto finalizzata ad accertare, ognuno per quanto di propria competenza, che la documentazione sia completa di tutti i documenti necessari, come richiesti dalle diverse norme di settore, ed inoltre che tale documentazione sia predisposta nelle forme di legge.
- La BT Italia S.p.A. con PEC del 22/02/2024, acquisita con prot. n. 253860 del 23/02/2024, ha comunicato che *"...nelle zone interessate dai lavori sono presenti impianti di proprietà, come da mail allegata e inviata al comune di Roma..."*.
- Il Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, Comando Vigili del Fuoco Roma, Ufficio Prevenzione Incendi – Polo Tuscolano, con nota prot. n. 16475 del 26/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 261003 in pari data, ha comunicato che *"...il Comando potrà esprimere un parere ai sensi dell'art. 3 del DPR 1 agosto*



2011 n. 151 in esito alla trasmissione della documentazione progettuale conformemente a quanto previsto dall'art. 3 del DM 7/8/2012”.

- La TIM, FOL Roma, con nota del 26/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 267391 del 27/02/2024, ha comunicato che “...questa Società nulla ha da eccepire per l'approvazione dell'intervento, a condizione che venga preservata la continuità del servizio, avendo rilevato diverse interferenze con il tracciato della nuova opera sottopostaci...” ed inoltre “...Prima dell'avvio del cantiere, è opportuno richiedere l'individuazione e la segnalazione in loco dei cavi presenti (assistenza scavi), Vi invitiamo pertanto a farne preventiva richiesta, unitamente allo spostamento, attraverso il seguente portale: <https://oaimprese.telecomitalia.com/portaleimprese/#!/PortaleImpresa/Servizi>.”
- La Areti S.p.A. con nota prot. n. 16513/24 del 28/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 279199 in pari data, ha espresso un parere sull'impianto di illuminazione pubblica.
- Il Parco Regionale dell'Appia Antica, con nota prot. n. 617 del 01/03/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 291665 in pari data, ha comunicato che “...Negli elaborati progettuali, in particolare negli inquadramenti cartografici, per la porzione di area di intervento ricadente nel territorio del Parco (Porta Maggiore e pertinenze), risulta indicata la zonizzazione del Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica di cui all'art. 26 della legge regionale 6 ottobre 1997, n. 29 (Norme in materia di aree naturali protette regionali) e successive modifiche, approvato con D.C.R 18 luglio 2018, n. 9 (pubbl. B.U.R.L. n. 85 del 18/10/2018 suppl. n. 1-2-3), che tuttavia non trova applicazione nell'area di che trattasi, proprio per la coerenza della normativa di salvaguardia di cui all'art. 8, L.R. 29/1997. Per quanto attiene ad eventuali interventi sulla sistemazione a verde dell'area circostante il manufatto archeologico di Porta Maggiore, si rappresenta la necessità di un coordinamento con lo scrivente Ente Parco in fase di progettazione, anche in virtù della normativa ambientale che si applica all'area oggetto di intervento (L.R. 66/88; L.R. 29/97; L. 394/91). In ultimo, si precisa che lo scrivente Ente Parco Regionale dell'Appia Antica è distinto e separato dall'Ente Regionale RomaNatura (citato in indirizzo), che gestisce altre aree naturali protette regionali all'interno del comune di Roma Capitale. Entrambi fanno parte del Sistema regionale di parchi e riserve naturali istituito dalla Regione Lazio (vedasi L.R. n. 46/1977 e L.R. n.29/1997).
- La Società Valtellina S.p.A. per conto della Retelit Digital Services S.p.A. con PEC del 05/03/2024, acquisita con prot. n. 306484 in pari data, ha comunicato che “...sono presenti infrastrutture di proprietà Retelit Digital Services S.p.A.”.
- La Società Wind Tre S.p.A. con PEC del 06/03/2024, acquisita con prot. n. 312410 in pari data, ha comunicato “...la presenza di cavi in fibra ottica alloggiati all'interno di gallerie PP.SS., infrastrutture proprie e/o condivise con altri operatori, come da file in allegato”.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Il Direttore, con nota prot. n. 316681 del 06/03/2024, ha rappresentato 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 *Ai fini dell'emissione del parere ai sensi dell'art 89 DPR380/2001, inerente allo Strumento Urbanistico, dovrà essere prodotta specifica documentazione geologica e vegetazionale, redatta in ottemperanza della DGR 2649/1999e ss.mm. ii, evidenziando le aree in Variante; detta integrazione dovrà essere raccolta in una cartella dedicata, in modo da consentire una rapida consultazione.*
- Roma Metropolitane S.r.l. con nota prot. n. 1459 del 11/03/2024, acquisita con prot. n. 341100 in pari data, ha rappresentato quanto segue *"...Come riportato nell'istanza presentata dal Proponente, nell'ambito degli atti ritenuti necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto in oggetto, è richiesto alla scrivente - in relazione alle funzioni di Stazione Appaltante e Responsabile del Procedimento per la realizzazione della Linea C della Metropolitana - il nulla osta in merito al tracciato di progetto in adiacenza alla linea C della metropolitana tra le stazioni di Giardinetti e quella di Torrenova. Al fine dell'emissione del suddetto nulla osta, si prende atto che il Proponente si è avvalso della facoltà di acquisire il nulla osta tecnico (NOT) dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANSFISA successivamente all'approvazione del PAUR e alla successiva validazione dell'opera e, pertanto, per quanto di competenza, si ritiene esaustivo l'elenco degli Enti e delle Amministrazioni coinvolti nella procedura finalizzata all'ottenimento del parere vincolante alla realizzazione e all'esercizio del progetto. Si ritiene infine che il progetto definitivo, reso disponibile nel sito web regionale, sia completo della documentazione necessaria ai fini dell'emissione del nulla osta richiesto a Roma Metropolitane, per quanti di propria competenza, nell'ambito della Conferenza di Servizi prevista nella procedura in oggetto"*.
  - Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. "Valutazioni Ambientali", con nota prot. n. NA 5348 del 12/03/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 345488 in pari data, ha riportato i contributi ambientali del medesimo Dipartimento ed inoltre i contributi di competenza di altre Strutture ed Uffici di Roma Capitale, in particolare:
    - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle Aree Fluviali, nota prot. n. QL 18924 del 11/03/2024;
    - Polizia Roma Capitale, U.O. VII Gruppo Tuscolano, nota prot. n. VL 15630 del 07/03/2024.
  - R.F.I. S.p.A. Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, con nota prot. n. 1356 del 12/03/2024, acquisita con prot. n. 348665 in pari data, ha rappresentato quanto segue *"...La documentazione progettuale agli atti non consente di effettuare le necessarie valutazioni tecniche e funzionali, preordinate al rilascio di atto di assenso alla realizzazione dell'opera, per gli aspetti di competenza..."* Vengono richieste pertanto integrazioni documentali ed il coinvolgimento dei seguenti soggetti:
    - FS Sistemi Urbani S.r.l. (in qualità di proprietaria dell'asset stazione Termini)  
Direzione Operativa Immobiliare e Servizi  
**PEC: [segreteria@pec.fssistemiurbani.it](mailto:segreteria@pec.fssistemiurbani.it)**
    - Grandi Stazioni Rail S.p.A. (in qualità di gestore dell'asset stazione Termini)  
Direzione Operativa  
**PEC: [sviluppoinfrastrutturegspa@legalmail.it](mailto:sviluppoinfrastrutturegspa@legalmail.it)**



- Grandi Stazioni Retail S.p.A. (in qualità di concessionaria per l'utilizzo e la valorizzazione commerciale della stazione Termini)  
Direzione tecnica  
**PEC: [dirtecnica@legalmail.it](mailto:dirtecnica@legalmail.it)**
- con prot. n. 377546 del 18/03/2024, è stata inviata la richiesta di integrazioni documentali a norma dell'art. 27-bis, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006.
- L'Agenzia del Demanio, Direzione Roma Capitale, con nota prot. n. 4379 del 04/04/2024, acquisita con prot. n. 348665 in pari data, ha comunicato che "...nessun parere compete a questa Agenzia del Demanio, poiché le particelle sopra elencate **non sono più di proprietà dello Stato** (o da questo date in concessione), ma dell'Amministrazione Capitolina alla quale si chiede, in qualità di proprietaria, di rettificare le intestazioni catastali. Infine, si segnala che nel citato elenco particellare sono ricomprese anche aree appartenenti al "**Demanio Pubblico ramo idrico**" censite al Foglio 998, 1019, 1026 di qualità "**Acque**", non gestite dall'Agenzia del Demanio, che non possono essere oggetto di esproprio e per il cui utilizzo dovranno essere acquisiti i pareri e le autorizzazioni da parte della Direzione preposta della Regione Lazio e di Città Metropolitana".
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QC 16378 del 17/04/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 523484 del 18/04/2024, ha fornito le risposte alle richieste di integrazioni e chiarimenti di cui alla nota dell'Area V.I.A. prot. n. 377546 del 18/03/2024 e trasmesso la seguente documentazione:

CARTELLA	CODIFICA E NOME DOCUMENTO	TITOLO ELAB. RIGA 1	TITOLO ELAB. RIGA 2	TITOLO ELAB. RIGA 3	TIT. ELAB. RIGA 4
RISPOSTA 8	TTTV-PD-LG-GEO-COM-R007-00-A1-A	STUDI E INDAGINI	INDAGINI GEOGNOSTICHE E IDRAULICHE	Relazione geologica e di compatibilità geomorfologica	
	Cartella "indagini geognostiche e idrauliche" Cartella "Documenti aspetti vegetazionali" Cartella "Documenti aspetti urbanistici"	Elaborati già contenuti nel progetto definitivo che sono stati inseriti nella directory per comodità di consultazione			
RISPOSTA 10		Dichiarazione professionista acustica 20240405			
		Visura_Enteca_n_iscr_2483			
		burI_n49_2011_p2-BARUZZO			
	01_TTTV-PD-LG-AMB-COM-R009-00-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	RELAZIONE GENERALE	
	02_TTTV-PD-LG-AMB-COM-R010-00-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	REPORT DELLE INDAGINI FONOMETRICHE	
	03_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T014-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	CARTA CENSIMENTO RICETTORI	TAV. 1
04_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T014-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	CARTA CENSIMENTO RICETTORI	TAV. 2	



<b>CARTELLA</b>	<b>CODIFICA E NOME DOCUMENTO</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 1</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 2</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 3</b>	<b>TIT. ELAB. RIGA 4</b>
	05_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T014-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	CARTA CENSIMENTO RICETTORI	TAV. 3
	06_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T014-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	CARTA CENSIMENTO RICETTORI	TAV. 4
	07_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T015-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE GIORNO	TAV. 1
	08_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T015-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE GIORNO	TAV. 2
	09_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T015-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE GIORNO	TAV. 3
	10_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T015-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE GIORNO	TAV. 4
	11_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T016-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE NOTTE	TAV. 1
	12_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T016-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE NOTTE	TAV. 2
	13_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T016-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE NOTTE	TAV. 3
	14_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T016-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO ATTUALE NOTTE	TAV. 4
	15_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T017-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO	TAV. 1
	16_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T017-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO	TAV. 2
	17_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T017-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO	TAV. 3
	18_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T017-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO	TAV. 4
	19_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T018-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE	TAV. 1



<b>CARTELLA</b>	<b>CODIFICA E NOME DOCUMENTO</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 1</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 2</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 3</b>	<b>TIT. ELAB. RIGA 4</b>
	20_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T018-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE	TAV. 2
	21_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T018-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE	TAV. 3
	22_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T018-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE	TAV. 4
	23_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T019-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO - LINEA+TRAFFICO	TAV. 1
	24_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T019-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO - LINEA+TRAFFICO	TAV. 2
	25_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T019-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO - LINEA+TRAFFICO	TAV. 3
	26_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T019-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO GIORNO - LINEA+TRAFFICO	TAV. 4
	27_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T020-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE - LINEA+TRAFFICO	TAV. 1
	28_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T020-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE - LINEA+TRAFFICO	TAV. 2
	29_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T020-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE - LINEA+TRAFFICO	TAV. 3
	30_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T020-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI PROGETTO NOTTE - LINEA+TRAFFICO	TAV. 4



<b>CARTELLA</b>	<b>CODIFICA E NOME DOCUMENTO</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 1</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 2</b>	<b>TITOLO ELAB. RIGA 3</b>	<b>TIT. ELAB. RIGA 4</b>
	31_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T021-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO GIORNO	TAV. 1
	32_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T021-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO GIORNO	TAV. 2
	33_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T021-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO GIORNO	TAV. 3
	34_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T021-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO GIORNO	TAV. 4
	35_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T022-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO NOTTE	TAV. 1
	36_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T022-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO NOTTE	TAV. 2
	37_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T022-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO NOTTE	TAV. 3
	38_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T022-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO ACUSTICO	MAPPA ACUSTICA STATO DI RIFERIMENTO NOTTE	TAV. 4
	01_TTTV-PD-LG-AMB-COM-R011-00-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	RELAZIONE GENERALE	
	02_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T023-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO ATTUALE	TAV. 1
	03_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T023-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO ATTUALE	TAV. 2
	04_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T023-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO ATTUALE	TAV. 3
	05_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T023-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO ATTUALE	TAV. 4
	06_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T024-01-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO DI PROGETTO	TAV. 1



CARTELLA	CODIFICA E NOME DOCUMENTO	TITOLO ELAB. RIGA 1	TITOLO ELAB. RIGA 2	TITOLO ELAB. RIGA 3	TIT. ELAB. RIGA 4
	07_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T024-02-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO DI PROGETTO	TAV. 2
	08_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T024-03-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO DI PROGETTO	TAV. 3
	09_TTTV-PD-LG-AMB-COM-T024-04-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	MAPPA COMPONENTE VIBRAZIONI - STATO DI PROGETTO	TAV. 4
	10_TTTV-PD-LG-AMB-COM-R024-05-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO VIBRAZIONALE	REPORT DELLE INDAGINI VIBROMETRICHE	
RISPOSTA II	TTTV-PD-LG-URB-LIN-T004-01-A1-A	SISTEMAZIONI URBANE	Dettaglio via Giolitti	Tav. 1/5	
	TTTV-PD-LG-URB-LIN-T004-02-A1-A	SISTEMAZIONI URBANE	Dettaglio via Giolitti	Tav. 2/5	
	TTTV-PD-LG-URB-LIN-T004-03-A1-A	SISTEMAZIONI URBANE	Dettaglio via Giolitti	Tav. 3/5	
	TTTV-PD-LG-URB-LIN-T004-04-A1-A	SISTEMAZIONI URBANE	Dettaglio via Giolitti	Tav. 4/5	
	TTTV-PD-LG-URB-LIN-T004-05-A1-A	SISTEMAZIONI URBANE	Dettaglio via Giolitti	Tav. 5/5	
	TTTV-PD-LG-ARC-F01-T001-00-A1-B	FERMATE	ARCHITETTONICO	Fermata Termini	

- con prot. n. 553490 del 24/04/2024, è stata trasmessa al proponente e agli enti competenti la comunicazione a norma dell'art- 27-bis del D.Lgs. n. 152/2006 di pubblicazione avviso ex art. 23 c. 1 lett. e) del citato decreto.
- L'AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 5135 del 10/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 621499 del 13/05/2024, ha comunicato che *“In relazione alla missiva di cui trattasi, inviata per conoscenza dalla direzione in indirizzo dell’Agenzia del Demanio, si rappresenta che non risultano apparentemente agli atti di questa Autorità di bacino comunicazioni regionali dell’Area VIA riferite al procedimento emarginato in oggetto”*.
- con nota prot. n. 667055 del 22/05/2024, è stato convocato un tavolo tecnico di confronto nell’ambito della procedura di cui all’art. 27-bis, del D.Lgs. n. 152/06, per il giorno 28/05/2024, alle ore 10:30.
- Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 27740 del 23/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 680422 del 24/05/2024, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell’opera, con prescrizioni afferenti alla tutela architettonica e paesaggistica e alla tutela archeologica.
- Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 692255



del 28/05/2024, ha comunicato che “... Nel confermare la assenza di evidenti elementi di criticità di competenza di questa Direzione regionale, come già indicato nel contributo preliminare, e vista la documentazione di progetto, in particolare quella paesaggistica individuata negli elaborati 4,3 dello Studio di Impatto Ambientale, si ritiene che la stessa sia esaustiva al fine di poter esprimere coerentemente le proprie valutazioni nella conferenza di servizi...”.

- L'AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 5835 del 28/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 698833 del 29/05/2024, ha comunicato che “...in relazione all'infrastruttura di progetto la compatibilità dell'intervento con la vigente pianificazione di bacino è subordinata al rispetto delle condizioni...” elencate nella suddetta nota.
- Ministero della Difesa, 10° Reparto Infrastrutture, con nota prot. n. 10934 del 29/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 705375 del 30/05/2024, ha comunicato che “...questo Ufficio BCM non può emettere un parere vincolante senza i necessari documenti richiesti dalla Direttiva GEN-BST-001 (Ed. 2024 3^ Serie Aggiunte e Varianti del 01 aprile 2024) e senza che sia stata scelta la ditta specializzata che avrà l'onere di redigere il progetto di bonifica da sottoporre all'approvazione...”.
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III “Ambiente e Tutela del Territorio: Acqua – Rifiuti – Energia – Aree Protette”, con nota prot. n. 94872 del 30/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 705671 in pari data, ha comunicato che “...A seguito della verifica della documentazione progettuale presente sull'apposita piattaforma informatica, si evidenzia che lo scrivente ufficio di Direzione del Dipartimento III Ambiente della Città metropolitana di Roma Capitale è competente al rilascio di pareri in materia di:  
1. scarichi ai sensi della parte III del D. Lgs. n.152/2006;  
2. emissioni in atmosfera ai sensi della parte V del D. Lgs.152/2006.  
Pertanto allo stato degli atti non risultano pareri di competenza dello scrivente Ufficio da rilasciare nell'ambito della Conferenza di servizi in oggetto.  
Tuttavia, relativamente al parere richiesto con la nota in oggetto riguardo alla compatibilità idraulica su fossi del reticolo minore, comunico che l'ufficio della Città metropolitana competente è il Dipartimento IV Servizio 3 “Opere idrauliche – Opere di bonifica – Rischi idraulici, che legge per conoscenza...”.
- Terna Rete Italia S.p.A. con nota del 03/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 721620 in pari data, ha comunicato che “...dall'analisi della documentazione inviata, nelle aree interessate alla realizzazione della linea tramviaria Termini - Giardinetti - Tor Vergata, si individuano le seguenti interferenze le linee aeree ed in cavo interrato, in regolare esercizio e appartenenti alla Rete di Trasmissione Nazionale (RTN), denominate:
  - Elettrodotto in cavo interrato 220 kV TIBURTINA - PIAZZA DANTE cod. 22223B1 (interferenza 1)
  - Elettrodotto aereo 132 kV Prenestina RT - Sezze RT cod. 23F16A1 (Interferenza 2)
  - Elettrodotto aereo 132 kV Nomentano RT - CP Cisterna Z.I. cod. 23502E2 (Interferenza 3)Vi comunichiamo che tutte le opere in progettazione dovranno necessariamente risultare compatibili con le linee elettriche in questione, in particolare, dovrà essere rispettata la vigente normativa in



*materia di distanze tra edifici, opere di urbanizzazione (strade, pubblica illuminazione, vegetazione arborea, ecc.) e conduttori elettrici...”.*

- Grandi Stazioni Rail S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con nota prot. n. 4313 del 12/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 762219 in pari data, ha comunicato che *“...esaminate le integrazioni progettuali relative all’intervento e constatando che non sono state integralmente recepite le osservazioni di competenza della Scrivente...”* ha richiesto specifiche integrazioni e rappresentazioni progettuali.
- Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 767052 del 13/06/2024, ha espresso **“...parere favorevole in merito alla conformità paesaggistica ai sensi dell’art. 146 co. 7 del DLgs. 42/2004 nonché l’assenso all’approvazione del progetto ai sensi dell’art. 14 co.2 della Legge 241/1990”**.
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Vice Direzione Generale Operation, Direzione Operativa Infrastrutture, Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, con nota prot. n. RFI-VDO-DOIT.RM\A0011\P\2024\0002965 del 12/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 768350 del 13/06/2024, ha fornito *“le seguenti osservazioni, che dovranno essere approfondite negli elaborati del progetto definitivo/esecutivo. Per quanto attiene l’aspetto patrimoniale, laddove il sedime della tranvia ricade nella fascia di rispetto ferroviaria di m 30 dalla rotaia più vicina, i lavori, qualora non siano ritenuti pregiudizievole alla regolarità e alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, potranno essere autorizzati da RFI in deroga al DPR 753/1980 con apposite prescrizioni, secondo la vigente procedura ferroviaria. A tal riguardo si evidenzia che gli elaborati di cantierizzazione dovranno riportare opportuni approfondimenti in merito alle fasi operative e ai macchinari impiegati per le lavorazioni. Sarà necessario inoltre eseguire un rilievo strumentale per verificare se gli impianti esistenti dell’attuale tranvia, come i sostegni della trazione elettrica, interessano le aree di proprietà RFI e prevedere nel nuovo progetto la loro delocalizzazione. In merito a ciò, si segnala che, nel caso siano coinvolte aree di proprietà FS, ai sensi dell’art. 15 della Legge 210/85 e dell’art. 4 del DPR 327/01, gli immobili ferroviari, essendo destinati a pubblico servizio, non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso della Società FS”*.
- Grandi Stazioni Retail S.p.A., con nota prot. n. 621 del 12/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 768356 del 13/06/2024, ha fornito *“le seguenti osservazioni, che dovranno essere approfondite negli elaborati del progetto definitivo/esecutivo. Dal punto di vista funzionale, in considerazione del fatto che l’organizzazione dei servizi di logistica e quelli di intermodalità e scambio dei viaggiatori, in arrivo e in partenza con i bus dagli aeroporti, è stato collocato - nel “sistema stazione” - nella c.d. “Ala Mazzoniana”, su Via Giolitti, sin dal Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di Legge Obiettivo del 2001 e in considerazione che, la scrivente GSRetail ha, peraltro, recentemente investito nella riqualifica dell’edificio, rafforzando anche l’offerta di servizi, si chiede di valutare una revisione del tracciato della tramvia nel tratto prospiciente la stazione ferroviaria, prevedendo una maggiore distanza rispetto al fabbricato, oppure un arretramento del punto di attestazione del capolinea verso il sottopasso Cappellini. Pertanto, si ribadisce che sarà necessario:*



- *garantire l'accostamento dei mezzi di soccorso, tenendo conto in particolare dell'esigenza da parte dei Vigili del Fuoco di accedere alla quota di fabbricato al di sopra della pensilina prospiciente Via Giolitti, per mezzo di autoscale (ricordando che tutta la stazione è accessibile solo e esclusivamente da Via Giolitti e da Via Marsala);*
- *ricollocare gli stalli bus di collegamento con gli aeroporti lungo la Via Giolitti, in coerenza con la logistica dei servizi complementari di trasporto (quali solo a titolo di esempio il deposito bagagli e i rent a car), attestati nel fabbricato di stazione e realizzati sulla base di precedenti accordi con il Comune di Roma nell'ambito dei lavori per la Realizzazione delle Infrastrutture Complementari di Legge Obiettivo di cui alle Delibere CIPE 10/2003 e 129/2006 che hanno richiesto lo spostamento dei bus privati e dei collegamenti per l'aeroporto da Via Marsala a Via Giolitti;*
- *garantire la possibilità del carico/scarico per le attività commerciali presenti nel fabbricato FS;*
- *conservare/prevedere posti disabili”.*
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV “Pianificazione strategica e governo del territorio” Servizio 3 “Opere idrauliche – Opere di bonifica – Rischi idraulici”, con nota prot. n. 105550 del 13/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 773089 del 14/06/2024, ha chiesto documentazione integrativa.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. “Valutazioni Ambientali”, con nota prot. n. NA 12565 del 12/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 768438 del 13/06/2024, ha riportato i contributi ambientali del medesimo Dipartimento ed inoltre i contributi di competenza di altre Strutture ed Uffici di Roma Capitale, in particolare:
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico, nota prot. NA 10198 del 15/05/2024, rimessa in allegato;
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Autorizzazione Impianti di gestione rifiuti e attività estrattive, (nota prot. NA 11677/2024);
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Bonifica dei Siti Contaminati e Geologia Ambientale, (nota prot. NA 11145/2024);
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Ufficio Approvazione Impianti Depurazione, (nota prot. NA 11700/2024);
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo, (nota prot. NA 11883/2024) – richiesta di documentazione;
  - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Direzione Gestione Territoriale Ambientale e del Verde, Ufficio Autorizzazioni Controlli Verde Privato e Cavi Stradali, nota prot. n. QL 43717 del 04/06/2024, rimessa in allegato;
  - Polizia Roma Capitale, U.O. VII Gruppo Tuscolano, Sezione Polizia Socio Ambientale, Reparto Tutela Ambiente, nota prot. n. VL 34056 del 30/05/2024, rimessa in allegato.
- Arpa Lazio, Dipartimento Pressioni sull'Ambiente, Servizio Supporto Tecnico ai Processi Autorizzatori, Unità Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. 43719 del 18/06/2024, acquisita

a mezzo PEC con prot. n. 791363 in pari data, ha richiesto integrazioni e chiarimenti nel merito dei contenuti della documentazione depositata.

- con nota prot. n. 815063 del 24/06/2024, è stata inviata richiesta di integrazioni documentali a norma dell'art. 27-bis c.5 del D.Lgs. n. 152/2006.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. "Valutazioni Ambientali", con nota prot. n. NA 13559 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 815450 in pari data, ha trasmesso, ad integrazione, il seguente contributo:
  - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Pianificazione Generale, nota prot. QI 122576 del 14/06/2024.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QC 31767 del 23/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 943765 del 24/07/2024, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa:

CODIFICA E NOME DOCUMENTO	TITOLO ELAB. RIGA 1	TITOLO ELAB. RIGA 2	TITOLO ELAB. RIGA 3	TITOLO ELAB. RIGA 4	SCALA	DATA CONSEGNA	Elab. in revisione	Elab. nuovo
TTTV-PD-LG-IDR-COM-R002-00-A1-B	STUDI E INDAGINI	INDAGINI GEOGNOSTICHE E IDRAULICHE	RELAZIONE DI COMPATIBILITA' IDRAULICA		-	19/07/2024	x	
TTTV-PD-LG-GEO-COM-T006-00-A1-A	STUDI E INDAGINI	INDAGINI GEOGNOSTICHE E IDRAULICHE	CARTA IDONEITA' TERRITORIALE		1:2000	13/06/2024		x
TTTV-PD-LG-IAR-COM-R100-00-A1-A	STUDI E INDAGINI	SINTESI DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO SU VIA GIOLITTI			-	19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-ITF-LIN-T100-37-A1-A	STUDI E INDAGINI	ANALISI DELLE INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI	APPROFONDIMENTO A SEGUITO SOPRALLUOGO CON ENTE GESTORE	TAV 37	1:500	19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-ITF-LIN-T100-38-A1-A	STUDI E INDAGINI	ANALISI DELLE INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI	APPROFONDIMENTO A SEGUITO SOPRALLUOGO CON ENTE GESTORE	TAV 38	1:500	19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-ITF-LIN-T100-39-A1-A	STUDI E INDAGINI	ANALISI DELLE INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI	APPROFONDIMENTO A SEGUITO SOPRALLUOGO CON ENTE GESTORE	TAV 39	1:500	19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-ITF-LIN-T100-40-A1-A	STUDI E INDAGINI	ANALISI DELLE INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI	APPROFONDIMENTO A SEGUITO SOPRALLUOGO CON ENTE GESTORE	TAV 40	1:500	19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-ITF-LIN-T100-41-A1-A	STUDI E INDAGINI	ANALISI DELLE INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI	APPROFONDIMENTO A SEGUITO SOPRALLUOGO CON ENTE GESTORE	TAV 41	1:500	19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-AMB-COM-R003-00-A1-B	STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE, GESTIONE TERRE E PMA, ACUSTICA	STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	RELAZIONE GENERALE		-	19/07/2024	x	



CODIFICA E NOME DOCUMENTO	TITOLO ELAB. RIGA 1	TITOLO ELAB. RIGA 2	TITOLO ELAB. RIGA 3	TITOLO ELAB. RIGA 4	SCALA	DATA CONSEGNA	Elab. in revisione	Elab. nuovo
TTTTV-PD-LG-STR-ST2-R001-00-A1-B	OPERE CIVILI DI LINEA	STRUTTURALI	OPERA DI SCAVALCO FOSSO TOR SAPIENZA 2	RELAZIONE DI CALCOLO	-	19/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-STR-ST2-T001-00-A1-B	OPERE CIVILI DI LINEA	STRUTTURALI	OPERA DI SCAVALCO FOSSO TOR SAPIENZA 2	PLANIMETRIA PIANO BINARI	1:100, 1:50	19/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-STR-ST2-T002-00-A1-B	OPERE CIVILI DI LINEA	STRUTTURALI	OPERA DI SCAVALCO FOSSO TOR SAPIENZA 2	PLANIMETRIA PALI E SEZIONE LONGITUDINALE IMPALCATO	1:100, 1:50	19/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-STR-ST2-T003-00-A1-B	OPERE CIVILI DI LINEA	STRUTTURALI	OPERA DI SCAVALCO FOSSO TOR SAPIENZA 2	PLANIMETRIA PALI E SEZIONE IMPALCATO	1:100	19/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-ARC-F01-T001-00-A1-C_v1	FERMATE	ARCHITETTONICO	Fermata Termini	(con scaletta di scavalco tesata su pensilina)	1:100	18/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-ARC-F01-T001-00-A1-C_v1_1	FERMATE	ARCHITETTONICO	Fermata Termini	(con scaletta di sottopasso tesata su pensilina)	1:100	18/07/2024		x
TTTTV-PD-LG-ARC-F01-T001-00-A1-C_v2	FERMATE	ARCHITETTONICO	Fermata Termini	(con pali TE centrali)	1:100	18/07/2024		x
TTTTV-PD-LG-ARC-F02-T001-00-A1-B	FERMATE	ARCHITETTONICO	Fermata Ferrovie Laziali		1:100	18/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-ISE-LIN-T001-00-A1-B	IMPIANTI CIVILI DI LINEA	IMPIANTI SEMAFORICI	QUADRO DI INSIEME FLUSSI DI TRAFFICO			19/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-ISE-LIN-T002-01-A1-B	IMPIANTI CIVILI DI LINEA	IMPIANTI SEMAFORICI	PLANIMETRIA - TAV. I			19/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-CAN-LIN-R001-00-A1-B	CANTIERIZZAZIONE	RELAZIONE TECNICA CANTIERIZZAZIONE				18/07/2024	x	
TTTTV-PD-LG-CAN-LIN-T049-00-A1-A	CANTIERIZZAZIONE	TIPOLOGICO FASI REALIZZATIVE PALI IN AREA RFI			1:200	02/07/2024		x
TTTTV-PD-LG-CAN-LIN-T050-00-A1-A	CANTIERIZZAZIONE	FASIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DI RIMOZIONE PALI	E REALIZZAZIONE NUOVA T.E. IN AREA RFI	TAV 1	1:1000	08/07/2024		x
TTTTV-PD-LG-CAN-LIN-T051-00-A1-A	CANTIERIZZAZIONE	FASIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DI RIMOZIONE PALI	E REALIZZAZIONE NUOVA T.E. IN AREA RFI	TAV 2	1:1000	08/07/2024		x



CODIFICA E NOME DOCUMENTO	TITOLO ELAB. RIGA 1	TITOLO ELAB. RIGA 2	TITOLO ELAB. RIGA 3	TITOLO ELAB. RIGA 4	SCALA	DATA CONSEGUENZA	Elab. in revisione	Elab. nuovo
TTTV-PD-LG-BOBLIN-R001-00-A1-B	BONIFICA ORDIGNI BELLICI	RELAZIONE DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO BELLICO			-	19/07/2024	x	
TTTV-PD-LG-URBLIN-T100-01-A1-A	INSERIMENTO URBANO	PLANMETRIA	TAV1			19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-URBLIN-T100-02-A1-A	INSERIMENTO URBANO	PLANMETRIA	TAV2			19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-URBLIN-T100-03-A1-A	INSERIMENTO URBANO	PLANMETRIA	TAV3			19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-URBLIN-T100-04-A1-A	INSERIMENTO URBANO	PLANMETRIA	TAV4			19/07/2024		x
TTTV-PD-LG-URBLIN-T100-05-A1-A	INSERIMENTO URBANO	PLANMETRIA	TAV5			19/07/2024		x
Sezioni trasversali_via Giolitti	Sezioni trasversali	via Giolitti				19/07/2024		x
Monitoraggio_Rum_Vib.kmz	Monitoraggio_Rum_Vib					19/07/2024		x
Ricettori_sensibili_60m.kmz	Ricettori_sensibili_60m					19/07/2024		x
TRAM TTV_velocità.kmz	TRAM TTV_velocità					19/07/2024		x
TRAM TTV_velocità massima linea_legenda	TRAM TTV_velocità massima linea_legenda					19/07/2024		x
TRAM TTV-AREE_ARMAMENTO.kmz	TRAM TTV-AREE_ARMAMENTO					19/07/2024		x
TRAM TTV-AREE_ARMAMENTO_legenda	TRAM TTV-AREE_ARMAMENTO_legenda					19/07/2024		x

TTTV-PD-LG-ESECOM-R001-00-A1-B	STUDI TRASPORTISTICI E DI ESERCIZIO	STUDI DI ESERCIZIO	RELAZIONE DI ESERCIZIO		-	19/07/2024	x	
TTTV-PD-LG-ESECOM-R002-00-A1-B	STUDI TRASPORTISTICI E DI ESERCIZIO	STUDI DI ESERCIZIO	RELAZIONE SULLA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO		-	19/07/2024	x	
TTTV-PD-LG-ESECOM-T001-00-A1-B	STUDI TRASPORTISTICI E DI ESERCIZIO	PIANO SCHEMATICO DELLA LINEA	-		-	19/07/2024	x	

- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QC 32469 del 29/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 962944 in pari data, ha comunicato che, relativamente all'avviso pubblico (art. 23, comma 1, lettera e) del D.lgs. n. 152/06) pubblicato sul proprio albo pretorio con atto n. 543156 del 24 aprile 2024 (prot. n. SC/2024/743124 - 24/04/2024) con scadenza fissata al 23 maggio 2024, nel periodo di pubblicazione non è pervenuta alcuna osservazione al contenuto dell'avviso.
- con nota prot. n. 982521 del 01/08/2024, l'Area V.I.A. ha comunicato la pubblicazione della documentazione integrativa sul box regionale e l'avvio di una nuova fase di consultazione del pubblico della durata di 15 giorni, a norma dell'art. 27 bis, comma 5, del D.Lgs. n. 152/06.



- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Vice Direzione Generale Operation, Direzione Operativa Infrastrutture, Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, con nota prot. n. RFI-VDO-DOIT.RM\A0011\P\2024\0003921 del 08/08/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1012398 del 09/08/2024, ha comunicato che “...sono in corso presso questa Direzione Operativa le necessarie valutazioni relative alle implicazioni sulla sicurezza dell’adiacente linea ferroviaria Roma-Formia, derivanti dalle lavorazioni riportate negli elaborati specifici della cantierizzazione per la realizzazione dei pali TE a confine con la proprietà di RFI. Tale valutazione necessita di una serie di analisi specialistiche, approfondimenti e sopralluoghi da parte delle preposte Strutture di RFI. Pertanto, a valle delle suddette verifiche, questa Direzione Operativa potrà rilasciare le osservazioni di competenza”.
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV “Pianificazione strategica e governo del territorio” Servizio 1 “Urbanistica e attuazione del PTMG”, con nota prot. n. 138945 del 12/08/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1019784 del 13/08/2024, ha comunicato che “...L’intervento in argomento riguarda la realizzazione di una importante opera infrastrutturale tramviaria coerente sia con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) di Roma Capitale, sia il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale (P.U.M.S.), adottato con decreto del Sindaco metropolitano n. 220 del 28/12/2022, che è lo strumento di pianificazione strategica volto a mettere a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale. Tenuto conto che le opere di interesse pubblico, quale quella in oggetto, sono annoverabili ai sensi del combinato disposto degli articoli 27, 28 delle N.A. del P.T.P.G. tra gli usi consentiti (US Servizi) nelle componenti della Rete Ecologica Provinciale (REP), ai fini del rilascio del parere di compatibilità al PTPG ex art. 20, c.5 del Dlgs 267/2000, si ritiene che l’intervento sia compatibile con le direttive e prescrizioni del P.T.P.G.”.
- L’Arpa Lazio, Dipartimento Pressioni sull’Ambiente, Servizio Supporto Tecnico ai Processi Autorizzatori, Unità Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. 61810 del 28/08/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1050480 in pari data, ha comunicato che “...questa Agenzia ha effettuato l’analisi della documentazione da ultimo pubblicata, dalla quale si rileva che il Proponente ha provveduto a riscontrare la maggior parte delle richieste di integrazioni. A parere della scrivente Agenzia rimangono tuttavia da chiarire alcune questioni, già sollevate nella precedente richiesta di integrazioni [...], e ribadite nell’allegato tecnico [...], necessarie ai fini della redazione della relazione tecnica di competenza, di cui all’art. 4, c.1, lett. a) del Regolamento 25/11/2021 n. 21 della Regione Lazio. [...]  
[...] Con particolare riferimento all’istanza di VIA ed alla presente fase del procedimento di PAUR, si rappresenta che questa Agenzia ha provveduto ad effettuare l’analisi della documentazione da ultimo pubblicata, ritenendo necessario integrare quanto specificato di seguito.  
*Emissioni in atmosfera e qualità dell’aria*  
*In riferimento alle osservazioni dell’Agenzia e alle integrazioni fornite dal Proponente nel SIA (TTTV-PD-LG-AMB-COM-R003-00-A1-B, revisione del 19/07/2024) si rileva quanto segue.*  
*In primo luogo, non è stata citata la fonte della formula di cui al paragrafo 6.1.3.2 “Paved roads – mezzi in trasporto su strade pavimentate”.*  
*Pertanto si ribadisce la necessità di fornire chiarimenti in merito.*



*Inoltre resta non definito il quadro emissivo utilizzato in input al modello per simulare lo scenario di esercizio. In particolare, occorre chiarire se il miglioramento, per quanto lieve, sullo stato della qualità dell'aria che si deduce confrontando le mappe "stato attuale" con le mappe "stato di progetto" sia conseguenza di una ipotizzata diminuzione delle emissioni da traffico veicolare (che in tal caso va quantificata e motivata), oppure di eventuali modifiche alla viabilità conseguenti alla realizzazione dell'opera (in tal caso va spiegato come sono stati modificati i flussi e giustificarlo), o altra motivazione ancora.*

- con nota prot. n. 1055636 del 29/08/2024, l'Area V.I.A. ha richiesto chiarimenti e integrazioni sulla scorta delle note pervenute a seguito della pubblicazione della documentazione integrativa di cui all'art. 27 bis, comma 5, del D.Lgs. n. 152/06.
- L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, Direzione Generale per la Sicurezza dei Trasporti ad Impianti fissi e l'operatività territoriale, Ufficio Operativo Territoriale – Area Centro, con nota prot. n. 62957 del 05/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1082975 del 06/09/2024, ha precisato che *"...questa UOT resta in attesa dell'istanza di convocazione alla conferenza dei servizi e richiesta di NOT ai sensi dell'art. 3 del DPR 753/80"*.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QC 36652 del 06/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1084343 in pari data, ha risposto alle richieste di chiarimenti e integrazioni di cui alla nota prot. n. 1055636 del 29/08/2024.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. "Valutazioni Ambientali", con nota prot. n. NA 19006 del 06/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1090339 del 09/09/2024, ha trasmesso i contributi delle Strutture e degli Uffici di Roma Capitale interessati, a seguito della pubblicazione della documentazione integrativa, con i quali vengono richiesti ulteriori chiarimenti e integrazioni. In allegato altresì è stata inviata la seguente nota:
  - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Pianificazione Generale, Servizio Coordinamento Tecnico PRG – Valorizzazione delle Aree Pubbliche e di Interesse Pubblico Compensazioni Urbanistiche, nota prot. QI 163203 del 09/08/2024.
- con nota prot. n. 1093780 del 09/09/2024, sono state convocate le tre sedute di Conferenza di Servizi, a norma dell'art. 27 bis, comma 7, del D.Lgs. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022.
- con nota prot. n. 1108489 del 12/09/2024, è stato inviato un addendum all'indizione della Conferenza di Servizi, ex art. 27-bis, comma 7 del D.Lgs. n.152/06 e D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, nel quale vengono specificati gli atti di assenso necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto richiesti agli enti e amministrazioni invitate, sulla base di quanto emerso nelle fasi di verifica della completezza documentale e consultazione al pubblico.
- La Regione Lazio, Direzione Generale, Area Coordinamento Autorizzazioni, PNRR e Supporto Investimenti, con nota prot. n. 1115980 del 13/09/2024, ha indetto la Conferenza di



servizi interna sull'intervento in oggetto ed ha individuato il rappresentante unico regionale nella figura del Direttore della Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio, Demanio e Patrimonio, quale struttura che cura l'interesse prevalente nell'ambito della conferenza di servizi decisoria in oggetto.

- La Regione Lazio, Direzione Generale, Area Coordinamento Autorizzazioni, PNRR e Supporto Investimenti, con nota prot. n. 1120117 del 13/09/2024, ha trasmesso la copia informatica dell'Atto di Organizzazione n. G12023 del 13 settembre 2024 con cui il Direttore Generale nomina l'ing. Fabrizio Mazzenga, Direttore della Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio, Demanio e Patrimonio, quale Rappresentante unico regionale (RUR) nella conferenza di servizi decisoria in forma simultanea ex art. 14-ter L. 241/1990, art. 27bis co. 7 d.lgs.152/2006 e DGR n. 884/2022, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale - Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi dell'art.27 bis del d.lgs. 152/2006 sull'intervento in oggetto, indetta dall'Area Valutazione di Impatto Ambientale.
- Il Ministero della Cultura, Dipartimento per la Tutela del Patrimonio Culturale – Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, con nota prot. n. 29859-P del 16/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1125843 in pari data, ha comunicato che *“...che questo Ufficio non è competente ad esprimere le determinazioni del Ministero della Cultura nel procedimento di cui trattasi. Ai sensi della disciplina vigente gli uffici competenti sono la Soprintendenza Speciale Archeologia belle arti e paesaggio di Roma e il Parco Archeologico dell'Appia Antica, ai quali risultano essere stati trasmessi gli atti. Qualora porzioni dell'intervento riguardassero i territori afferenti ad altri Uffici o Istituti (Soprintendenze ABAP o Parchi archeologici con competenza di tutela) ai fini della definizione del parere di VIA, del parere ex art. 146 del D.Lgs.n.42/2004, e del parere archeologico – se necessario - dovrebbero essere espresse le determinazioni per il territorio di rispettiva di competenza, in quel caso l'Ufficio incaricato dell'eventuale coordinamento delle posizioni è ancora il Segretariato regionale per il Lazio”*.
- Grandi Stazioni Rail S.p.A., con nota prot. n. 6436 del 16/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1126834 in pari data, ha indicato i seguenti nominativi per la partecipazione alla conferenza di servizi:  
**Rappresentante Unico:** Ing. Salvatore Pellone (Direttore Direzione Operativa);  
**Referente:** Ing. Maria Antonietta Merendino (Responsabile Coordinamento Tecnico e Progettazione – Ingegneria e Lavori – Direzione Operativa);  
**Referente:** Arch. Elisa Eboli (PM Progetti Speciali e Giubileo 2025);  
**Referente:** Ing. Klara Zeneli (Responsabile Prevenzione Incendi e Gestione dell'Emergenza – Operations – Direzione Operativa).
- Città Metropolitana di Roma Capitale, U.E. “Supporto al Sindaco metropolitano, Relazioni istituzionali, Promozione sviluppo socio – culturale”, con nota prot. n. 154687 del 18/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1139522 in pari data, ha trasmesso l'Atto Sindacale n. 58 del 18/09/2024 con il quale si nomina ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-ter della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii, in base al criterio dell'interesse prevalente, l'Arch. Valerio Cammarata, Dirigente del Servizio 3 “Opere idrauliche – Opere di bonifica – Rischi idraulici” del



Dipartimento IV “Pianificazione strategica e governo del territorio” della Città metropolitana di Roma Capitale, quale Rappresentante unico abilitato ad esprimere definitivamente ed in modo univoco e vincolante la posizione dell’Ente nella Conferenza di Servizi, convocata dalla Direzione Regionale Ambiente – Area Valutazione Impatto Ambientale, ai sensi dell’art. 14-bis, c.7, della L. 241/90, da tenersi in forma simultanea ed in modalità sincrona, ex art. 14-ter della L. 241/90, per il giorno 19 settembre 2024, alle ore 10.00, e nelle successive sedute già programmate, per l’acquisizione dei pareri, intese, concerti, nulla-osta o altri atti di assenso comunque denominati, resi dalle Amministrazioni competenti o comunque potenzialmente interessate per il rilascio del provvedimento di V.I.A. da parte della Regione Lazio e dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all’esercizio del progetto della “Linea Termini – Giardinetti – Tor Vergata (linea tramviaria) – Soluzione a scartamento ordinario e deposito di Centocelle Est (Municipi I, V, VI e VII del territorio di Roma Capitale)”.

- Grandi Stazioni Retail S.p.A., con nota PEC del 18/09/2024, acquisita con prot. n. 1139637 in pari data, ha comunicato la presenza, in qualità di auditori, nell’odierna conferenza di servizi dell’Arch. Alessandra Kidd Shaw e della Dott.ssa Vittoria Lacquaniti.
- in data 19/09/2024, si è tenuta la prima seduta di conferenza di servizi, di cui all’art. 27-bis, comma 7, del D.Lgs. n. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell’art. 14 ter della L. n. 241/90, il relativo verbale è stato pubblicato, nella medesima data, nel box dedicato.
- Il Parco Regionale dell’Appia Antica, con nota prot. n. 2251 del 19/09/2024, acquisita con prot. n. 1147248 del 20/09/2024, ha espresso parere positivo con prescrizioni, alla realizzazione dell’intervento in oggetto.
- Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Territorio, Servizio Gestione del Territorio, Carta dell’Agro, Forma Urbis e Carta per la Qualità, con nota prot. n. 34718 del 20/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1153090 del 23/09/2024, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in “...coerenza al parere favorevole già espresso con prot. n. RI/27987 del 17/09/2021...” rimesso in allegato.
- Italgas Reti S.p.A., con nota prot. n. F24268DEF0004 del 20/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1167496 del 25/09/2024, ha trasmesso il “...documento F24184DEF0042 del 02/07/2024 (parere tecnico), già inviato a Roma Servizi per la Mobilità Direzione Tecnica Mobilità e Ingegneria e Roma Capitale Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti Direzione Infrastrutture e Trasporti, acquisito vs. protocollo ingresso in data 05/07/2024 n° QG/2024/0028921”.
- L’AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 10338 del 23/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1160831 del 24/09/2024, ha comunicato che “In riferimento alla Conferenza di servizi relativa al procedimento in oggetto, si richiama ad ogni effetto la missiva inviata da questa Autorità con proprio prot. n. 5835/2024 del 28-05-2024.”.



- Grandi Stazioni Rail S.p.A., con nota prot. n. 6730 del 26/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1181778 del 27/09/2024, inviata per conoscenza all'Area V.I.A., ha inoltrato la comunicazione di convocazione di un tavolo tecnico da parte della Prefettura di Roma.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. "Valutazioni Ambientali", con nota prot. n. NA 20641 del 30/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1193933 in pari data, ha trasmesso l'atto di nomina (prot. n. RA/50149 del 23/09/2024) del Dott. Paolo Gaetano Giacomelli (Direttore del Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti) quale Rappresentante Unico dell'Amministrazione Capitolina per la procedura in oggetto.
- L'Arpa Lazio, Dipartimento Pressioni sull'Ambiente, Servizio Supporto Tecnico ai Processi Autorizzatori, Unità Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. 68486 del 25/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1173052 in pari data, ha prodotto la Relazione tecnica ai sensi dell'art. 4, c.1, lett. a) del Regolamento Regionale n. 21 del 25/11/2021, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, non rilevando motivi ostativi alla realizzazione del progetto e fornendo nel contempo puntuali indicazioni tecniche di dettaglio sulle matrici ambientali considerate.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QC 43779 del 22/10/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1301852 del 23/10/2024, ha trasmesso un documento contenente i chiarimenti alle osservazioni avanzate con nota prot. n. NA 19006 del 06/09/2024, da Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. "Valutazioni Ambientali", denominato:  
TTTTV PD LG GEN NTI R 001 00 A1 A -PROCEDURA DI VIA - PROVVEDIMENTO  
AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE -  
Risposte alla nota prot. 19006 06/09/2024 del  
Dipartimento Ciclo dei Rifiuti Prevenzione e  
Risanamento dagli Inquinamenti del Comune di  
Roma Capitale.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici, Suoli, Invasi – Servizio Geologico e Sismico Regionale, con nota prot. n. 1335132 del 29/10/2024, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sull'intervento in oggetto, ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 e della DGR 2649/1999.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QC 45357 del 31/10/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1344807 in pari data, ha comunicato l'esito della verifica di Interesse Culturale del Deposito di Centocelle, nella stessa nota è stato evidenziato che "...*gli immobili facenti parte del deposito di Centocelle sono stati sottoposti alla Verifica di Interesse culturale e sono stati dichiarati, dalla Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, di interesse storico-artistico particolarmente importante tanto da motivare una proposta di provvedimento di tutela monumentale-architettonica, pubblicato sulla piattaforma informatica del MIC- Segretariato Regionale del Ministero della Cultura per il Lazio in data 16 agosto 2024 con il n. 183/2024. Il*



suddetto Decreto di vincolo, già condiviso per le vie brevi sia con RSM sia con i progettisti, deve essere trascritto presso l'Agenzia delle Entrate e notificato, dalla Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, alla Scrivente Direzione, detentrica a qualsiasi titolo del bene, per l'efficacia di tale Decreto. Purtroppo, la Soprintendenza non ha fornito ad oggi informazioni sui tempi di notifica, quindi, al fine di evitare di arrivare alla chiusura della CdS, attualmente in corso, senza aver sottoposto all'esame la nuova proposta progettuale del deposito, di concerto con la Commissaria straordinaria arch. Maria Lucia Conti e sentito informalmente l'ufficio VIA della Regione del Lazio, si procederà a comunicare a quest'ultima l'esito della Verifica di Interesse Culturale...".

- L'Università degli Studi di Roma Tor Vergata, con nota prot. n. 59352 del 07/11/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1373099 in pari data, ha comunicato che "...la scrivente Università non rilascia il richiesto nulla-osta in quanto l'opera comporta le sottoelencate criticità sulle aree ricadenti nel comprensorio del campus universitario. In particolare:
- l'attraversamento a raso della tranvia su Viale della Sorbona non consente il transito veicolare in regime di deflusso ininterrotto su quella che è la principale via di accesso all'Università e al Pronto Soccorso del Policlinico Tor Vergata;
  - il passaggio in affiancamento della tranvia su Via Columbia comporta un restringimento della piattaforma stradale che altera le funzionalità e le prestazioni della viabilità esistente con ricadute negative sia sul traffico privato che sul trasporto pubblico di superficie su gomma, aggravando le già attuali criticità di accesso al comparto universitario;
  - la sistemazione prevista dell'intersezione tra Via Columbia e Via Cambridge (Figura 1) non consente di preservare tutte le attuali manovre di svolta per l'accesso alla macroarea di Lettere e Filosofia, alla Facoltà di Economia e al Polo Museale;
  - il passaggio della tranvia su Via Cambridge in sede promiscua non garantisce gli attuali livelli di servizio e sicurezza per il traffico privato e per il trasporto pubblico;
  - la tranvia genera interferenze/sovrapposizioni con gli edifici e le opere esistenti, nonché con quelle in fase di realizzazione e in programmazione;
  - il passaggio della tranvia in prossimità degli edifici universitari, didattici e laboratori, nell'attuale configurazione di progetto, potrebbe comportare emissioni acustiche e vibrazioni tali da compromettere l'ordinario svolgimento delle attività universitarie;
  - il passaggio della tranvia nel tratto finale che conduce al capolinea (fermata denominata "Policlinico di Tor Vergata") interferisce con il costruendo nuovo Polo Didattico di Ateneo (Figura 2);
  - l'attraversamento semaforizzato della tranvia nei pressi del capolinea (fermata denominata "Policlinico di Tor Vergata") interferisce con l'intersezione a rotatoria esistente tra Via Cambridge, Via Gismondi e Viale Heidelberg, in contrasto con la normativa vigente;
  - la fermata "Policlinico di Tor Vergata" è ben distante dall'ingresso dello stesso (circa 900m) e la denominazione è quantomeno forviante in quanto non è funzionale al Policlinico.
- Ferma restando la proprietà dell'area in capo all'Università su cui insiste la tranvia di progetto, si manifesta la disponibilità della scrivente a valutare ulteriori e diverse soluzioni progettuali."
- Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QG 46594 del 07/11/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n.



1375051 del 08/11/2024, ha comunicato che “...è stato pubblicato sulla piattaforma informatica del MIC – Segretariato Regionale del Ministero della Cultura per il Lazio in data 16 agosto 2024 con n. 183/2024 il Decreto di vincolo monumentale -architettonico per gli immobili facenti parte del deposito di Centocelle, sottoposti a Verifica di Interesse Culturale (brevemente VIC). Dall’analisi dell’esito della VIC è emerso che gli immobili vincolati sono la sottostazione elettrica, l’ex Stazione di Centocelle, la guardiana e i fabbricati a spina al centro del piazzale ovest del deposito denominati in planimetria rispettivamente D03, D04, D05 e D10. Le prescrizioni dettate dalla VIC comportano la necessità di una ridefinizione della soluzione progettuale rispetto a quella consegnata l’8 febbraio del 2024, per l’avvio della procedura di VIA/PAUR, per la quale i progettisti hanno prodotto un elaborato grafico e una nota tecnica, [...]. Nella nuova soluzione progettuale non risultano modifiche rilevanti sull’impatto ambientale dell’intero intervento, oggetto della procedura VIA, ma si ridistribuiscono diversamente le funzionalità delle destinazioni interne previste nel progetto definitivo originario. Si specifica che per assicurare la necessaria funzionalità al deposito, in relazione alla diversa distribuzione, gli stalli di sosta ricavati sono in totale 31, in luogo dei 35 della precedente soluzione progettuale.” È stata pertanto depositata la seguente documentazione:

TTTV PD LD ARC DGE R 101 00 A1 A	Deposito Centocelle – Nuovo layout – nota tecnica;
TTTV PD LD URB DGE T 001 00 A1 B	Deposito Centocelle – Inserimento urbanistico – Planimetria ante operam e post operam;

MIC – Segretariato Regionale del Ministero della Cultura per il Lazio, Decreto n. 183/2024 del 16 agosto 2024.

- in data 08/11/2024, si è tenuta la seconda seduta di conferenza di servizi, di cui all’art. 27-bis, comma 7, del D.Lgs. n. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell’art. 14 ter della L. n. 241/90, il relativo verbale è stato pubblicato, nella medesima data, nel box dedicato.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. “Valutazioni Ambientali”, con nota prot. n. 23624 del 08/11/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1381955 del 11/11/2024, ha trasmesso la Determina Dirigenziale n. NA/349/2024, protocollo n. NA 23579 del 07/11/2024, con la quale esprime “...parere positivo al rilascio del provvedimento di VIA e dei titoli necessari e all’esercizio del progetto richiesti dal proponente e relativi al progetto denominato “Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) – Soluzione a scartamento ordinario e deposito di Centocelle Est (Municipi I, V, VI e VII del territorio di Roma Capitale)” - Proponente Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti...” con prescrizioni. In allegato sono stati trasmessi i seguenti contributi degli Uffici e delle Strutture Capitoline:
  - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale, nota protocollo QI 122576 del 14/06/2024;
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Autorizzazione impianti di gestione rifiuti e attività estrattive, nota protocollo NA 12565/2024;
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti:



- Servizio Prevenzione inquinamento acustico ed elettromagnetico; nota protocollo NA 21207 del 08/10/2024 e nota protocollo NA 22916 del 29/10/2024;
  - Ufficio Approvazione Impianti di Depurazione. Nota protocollo NA 23426 del 06/11/2024;
  - Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo. Nota protocollo NA 23531 del 07/11/2024;
  - Sovrintendenza Capitolina. Nota protocollo RI 34718 del 20/09/2024, acquisita con protocollo NA 20048/2024;
  - Polizia di Roma Capitale - V Gruppo Prenestino. Nota protocollo VF 54014 del 01/10/2024, acquisita con protocollo NA20729/2024;
  - Polizia di Roma Capitale - V Gruppo Casilino. Nota protocollo VG 53482 del 14/10/2024, acquisita con protocollo NA21685/2024;
  - Polizia di Roma Capitale – VI Gruppo Torri. Nota protocollo VH 99869 del 17/10/2024, acquisita con protocollo NA21929/2024;
  - Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici. Nota protocollo QN 213164 del 17/10/2024, acquisita con protocollo NA21965/2024;
  - Dipartimento Tutela Ambientale. Nota protocollo QL 84274 del 23/10/2024, acquisita con protocollo NA22483/2024.
- TIM S.p.A. con PEC del 08/11/2024, acquisita con prot. n. 1381852 del 11/11/2024, ha comunicato che *“...in considerazione dell’oggetto della presente comunicazione, essa deve essere indirizzata alla società FiberCop S.p.A., in virtù del conferimento da parte di TIM in favore della società FiberCop S.p.A. del ramo d’azienda costituito da talune attività e rapporti relativi alla rete primaria in fibra e rame (comprese le relative infrastrutture) e dalla partecipazione pari al 100% nel capitale sociale di Telenergia S.r.l.”*
- La Polizia di Stato, Compartimento Polizia Ferroviaria per il Lazio, con nota prot. n. 31024 del 08/11/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1381844 del 11/11/2024, ha richiesto *“...in riferimento alla seduta svolta in data odierna, copia del verbale nel quale lo scrivente ha rappresentato delle problematiche di natura logistica. In particolare, è stato rappresentato quale impatto la realizzazione del progetto provochi con gli Uffici del Compartimento Polizia Ferroviaria per il Lazio siti in via Giovanni Giolitti nr.42, considerato che attualmente sulla suddetta via ha in assegnazione dei parcheggi riservati alle auto in servizio di Polizia. Inoltre, nell’ottica di tale tematica è stato richiesto, prima della prossima seduta che si terrà il 18 dicembre 2024, di valutare la possibilità di effettuare un incontro con i tecnici del progetto al fine di verificare l’effetto di tale realizzazione”*.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QG 56257 del 12/12/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1530646 in pari data, ha chiesto la sospensione della terza seduta della Conferenza di Servizi del 18 dicembre 2024, nelle more di definire le nuove soluzioni progettuali in riscontro alle richieste formulate dall’Università degli Studi di Roma Tor Vergata.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici e Sismici, Suoli, Invasi – Servizio Geologico e Sismico



Regionale, con nota prot. n. 1538572 del 13/12/2024, ha trasmesso il parere ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 espresso con nota prot. n. 1335132 del 29/10/2024.

- con nota prot. n. 1549946 del 17/12/2024, è stata accolta la richiesta di sospensione della terza seduta di conferenza di servizi, formulata dal Proponente. È stato comunicato che la nuova data di svolgimento della seduta di conferenza verrà stabilita dopo l'invio della documentazione progettuale integrativa.
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Vice Direzione Generale Operation, Direzione Operativa Infrastrutture, Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, con nota prot. n. RFI-VDO-DOIT.RM\A0011\P\2024\0006260 del 18/12/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1555091 in pari data, ha comunicato che “...questa Direzione Operativa esaminati gli elaborati progettuali trasmessi, non ha riscontrato elementi ostativi alla realizzazione dell'intervento proposto, consistente nel rifacimento dell'infrastruttura tramviaria fiancheggiante la linea ferroviaria Roma-Formia dal km 1+860 al km 3+260 circa...” rimettendo delle prescrizioni.
- La Società Interoute Exa con PEC acquisita con prot. n. 45467 del 15/01/2025, ha inviato “l'estrazione cartografica con indicazione delle aree di interferenza Exa”.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QG 18891 del 14/04/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 439608 del 15/04/2025, ha chiesto la riconvocazione della terza seduta della Conferenza di Servizi e trasmesso nuova documentazione progettuale integrativa, in elenco di cui all'**Allegato 2**, significando allo stesso tempo quanto segue: “[...] Nella documentazione messa a disposizione gli elaborati modificati sono quelli riferiti al Deposito di Centocelle Ovest, per effetto della produzione del Decreto di Vincolo relativo ad alcuni edifici esistenti da parte della Soprintendenza e l'ultimo tratto del tracciato tranviario, da via di Carcaricola al capolinea di Tor Vergata, in esito al recepimento di alcune osservazioni dell'Università degli Studi di Tor Vergata. Per il Deposito di Centocelle Ovest il Decreto di Vincolo ha sottoposto a tutela un numero inferiore di edifici rispetto all'ipotesi progettuale presentata in conferenza di servizi, quindi, la nuova soluzione progettuale ha prospettato, al suo interno, una diversa distribuzione delle stesse destinazioni precedentemente individuate. Nell'ultimo tratto del tracciato tranviario l'Università degli studi di Tor Vergata ha sollevato delle osservazioni richiedendo la risoluzione di alcune criticità individuate in due specifici punti del tracciato, la più rilevante delle quali si è risolta con la realizzazione di un viadotto [...]”.
- con nota prot. n. 467019 del 24/04/2025, è stata comunicata la ripresa del procedimento in oggetto e la nuova calendarizzazione delle sedute di Conferenza di Servizi (art. 27-bis, comma 7 del D.Lgs. n.152/06 e D.G.R. n. 884 del 18/10/2022) convocata in forma simultanea e in modalità sincrona, ai sensi dell'art.14 ter della L. n. 241/90, come di seguito articolate: Prima seduta bis di conferenza di servizi, giovedì 8 maggio 2025, alle ore 12:00; Seconda seduta bis di conferenza di servizi, giovedì 3 luglio 2025, alle ore 10:00; Terza e conclusiva seduta di conferenza di servizi, mercoledì 6 agosto 2025, alle ore 10:00. In considerazione delle pregresse sedute di conferenza, in caso di acquisizione anticipata dei provvedimenti di competenza delle Amministrazioni ed Enti in indirizzo, ovvero degli atti di conferma e/o delle nuove espressioni di assenso sul progetto in esame, si procederà tempestivamente alla



convocazione della seduta conclusiva di conferenza di servizi.

- Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Urbis e Carta per la Qualità, con nota prot. n. RI 17346 del 28/04/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 474421 in pari data, ha confermato il **parere favorevole con prescrizioni**.
- in data 08/05/2025, si è tenuta la prima seduta bis di conferenza di servizi, di cui all'art. 27-bis, comma 7, del D.Lgs. n. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14 ter della L. n. 241/90, il relativo verbale è stato pubblicato, nella medesima data, nel box dedicato.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici e Sismici, Suoli, Invasi – Servizio Geologico e Sismico Regionale, con nota prot. n. 521191 del 14/05/2025, ha richiesto integrazioni documentali.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QG 29135 del 04/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 591324 in pari data, ha comunicato di aver depositato il progetto completo dell'opera in oggetto presso il Dipartimento Programmazione Urbanistica di Roma Capitale finalizzato al solo avvio del procedimento diretto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QG 29137 del 04/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 591297 in pari data, ha trasmesso la seguente documentazione a riscontro della nota di richiesta integrazioni formulata dall'ufficio Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica - Area Pareri Geologici e Sismici, Suolo e Invasi-Servizio Geologico e Sismico Regionale:
  - ❖ Progr. n. 53 TTTV PD LG GEO COM R 007 00 A1 B - Indagini Geognostiche e Idrauliche - Relazione Geologica - Compatibilità Geomorfológica – 26/05/2025;
  - ❖ Progr. n. 54 TTTV PD LG GEO COM T 006 00 A1 B - Indagini Geognostiche e Idrauliche – Carta idoneità territoriale – 26/05/2025.
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i trasporti e la navigazione, Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, Divisione 5 – Sistemi di trasporto rapido di massa, con nota prot. n. 4806 del 04/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 593734 in pari data, ha espresso *parere favorevole sul progetto di cui trattasi ai fini della Conferenza di Servizi*.
- Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 31708-P del 05/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 596811 in pari data, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'opera con prescrizioni, specificando che “...Restano confermate tutte le prescrizioni emesse nel precedente parere prot. 27740 P del 23/05/2024”.



- Il Parco Regionale dell'Appia Antica, con nota prot. n. 1607 del 18/06/2025, acquisita con prot. n. 640754 in pari data, ha "...confermato il parere positivo con prescrizioni già espresso con nota prot. n. 2251 del 16/09/2024".
- La Società Vodafone Italia S.p.A. con PEC del 18/06/2025, acquisita al protocollo regionale n. 639613 in pari data, ha comunicato che "...nelle aree interessate dai lavori sono presenti infrastrutture/fibre Vodafone. In allegato gli as-built infrastrutturali".
- R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Vice Direzione Generale Operation, Direzione Operativa Infrastrutture, Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, con nota prot. n. RFI-VDO-DOIT.RM\A0011\P\2025\0003236 del 20/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 662087 del 24/06/2025, ha comunicato che "...nel confermare il parere preliminare favorevole espresso con la nota di cui all'All. 1., [Nota RFI n. 6260 del 18.12.2024] e nel prendere atto del parziale recepimento delle prescrizioni operative fornite con la suddetta nota ed in occasione della riunione tenutasi in data 06.02.2025 con rappresentanti di Roma Capitale e con i tecnici progettisti, riporta le tematiche non affrontate nell'aggiornamento del progetto, che dovranno essere approfondite nelle fasi successive e autorizzative ai sensi del DPR 753/80...". Si rimanda alla suddetta nota per l'integrale lettura delle tematiche trattate.
- Il Ministero della Cultura, Parco Archeologico dell'Appia Antica, con nota prot. n. 2957-P del 24/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 663128 del 25/06/2025, ha comunicato che "...Con riferimento alla richiesta di parere di competenza per "Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale ai sensi dell'art. 27- bis, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 sul progetto della "Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) – Soluzione a scartamento ordinario e deposito di Centocelle Est (Municipi 1, V, VI e VII del territorio di Roma Capitale)" in merito all'area di Porta Maggiore e di via del Mandrione ricompresa nel perimetro del Parco Archeologico dell'Appia Antica, Esaminata la documentazione prodotta e preso atto di quanto dichiarato nelle relazioni tecniche, Questo Istituto esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera...", con prescrizioni.
- L'Agenzia del Demanio, Direzione Roma Capitale, con nota prot. n. 5666 del 06/05/2025, acquisita con prot. n. 669112 del 26/06/2025, ha comunicato che "...nel richiamare il contenuto delle note Prot. n. 4379 del 04/04/2024 e prot. 14346 del 08/11/2024, che si allegano alla presente, trattandosi di beni per natura giuridica inespropriabili e inusufruibili, ai soli fini dominicali e fermi restando i pareri da parte delle amministrazioni competenti alla gestione, si segnala che l'eventuale esproprio/alienazione dei beni appartenenti al demanio pubblico, ove compatibile e in sussistenza dei presupposti dettati dalla norma, è sotteso alla previa procedura di sdemanializzazione, ai sensi della L. 37/94 art. 5".
- Il Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio, con nota prot. n. 5045-P del 27/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 674578 in pari data, ha comunicato che "...Questo Segretariato conferma i pareri favorevoli con prescrizioni Soprintendenza speciale archeologia belle arti e paesaggio di Roma e del Parco dell'Appia Antica, che costituiscono parte integrante della presente nota [Soprintendenza speciale archeologia belle arti e paesaggio di Roma, Prot. 31708 del 05.06.2025 - Parco dell'Appia Antica, prot. 2957 del 24.06.2025, assunto agli Atti di questo Ufficio con nota prot. 4942 del 25.06.2025].



- L'Università degli Studi di Roma Tor Vergata, con nota del 30/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 679946 del 30/06/2025, ha comunicato che "...In relazione alla Conferenza di Servizi di cui in oggetto, nella seduta del 24 Giugno 2025, il Consiglio di Amministrazione della Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" ha deliberato di esprimere parere favorevole, subordinato al recepimento..." di alcune prescrizioni riportate nella suddetta nota.
- in data 03/07/2025, si è tenuta la seconda seduta bis di conferenza di servizi, di cui all'art. 27-bis, comma 7, del D.Lgs. n. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14 ter della L. n. 241/90, il relativo verbale è stato pubblicato, nella medesima data, nel box dedicato con prot. n. 694851 del 03/07/2025.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici e Sismici, Suoli, Invasi – Servizio Geologico e Sismico Regionale, con nota prot. n. 692456 del 03/07/2025, ha espresso parere favorevole con prescrizioni ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 e della DGR 2649/1999.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, Direzione Infrastrutture Trasporti, con nota prot. n. QG 36105 del 08/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 707941 in pari data, ha trasmesso la Relazione Generale e la Sintesi non tecnica aggiornata alla variante del progetto definitivo sottoposto alla procedura in oggetto:
  - ❖ TTTV PD LG GEN COM R 002 00 A1 C - Relazione Generale;
  - ❖ TTTV PD LG AMB COM R 014 00 A1 B – Sintesi non Tecnica.
- ARETI S.p.A. Unità Illuminazione Pubblica, con nota prot. n. 56552 del 08/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 708928 in pari data, ha rilasciato parere favorevole con prescrizioni, sull'intervento in oggetto.
- L'Arpa Lazio, Dipartimento Pressioni sull'Ambiente, Servizio Supporto Tecnico ai Processi Autorizzatori, Unità di Coordinamento delle Attività Autorizzatorie, con nota prot. n. 49102 del 09/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 711907 in pari data, ha comunicato che "...Dalla disamina della documentazione integrativa prodotta si evince che le principali modifiche progettuali riguardano: - la riorganizzazione del layout funzionale del deposito di Centocelle; - la modifica del tracciato dell'ultimo tratto della linea tramviaria, compreso tra via della Tenuta di Torrenova e il capolinea di Tor Vergata. Alla luce della disamina tecnica condotta da ARPA Lazio sugli elaborati revisionati, si ritiene che le modifiche progettuali introdotte non determinino variazioni sostanziali del quadro degli impatti precedentemente valutato, né richiedano un aggiornamento o un'integrazione delle prescrizioni già formulate nella Relazione Tecnica trasmessa dalla scrivente Agenzia. Si rinvia pertanto ai contenuti della Relazione Tecnica di cui al protocollo n° 68486 del 25/09/2024".
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, con nota prot. n. 735431 del 16/07/2025, ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto in esame con prescrizioni.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, con nota prot. n. 739547



del 17/07/2025 “...**conferma il contributo già espresso con nota n. 767052 del 13/06/2024 esprimendo parere favorevole in merito alla conformità paesaggistica ai sensi dell’art. 146 co. 7 del D.Lgs 42/2004 nonché l’assenso all’approvazione del progetto ai sensi dell’art. 14 co.2 della Legge 241/1990**”.

- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. “Valutazioni Ambientali”, con nota prot. n. 15977 del 21/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 750823 del 21/07/2025, ha trasmesso la Determinazione Dirigenziale n. NA/253/2025 del 17/07/2025, protocollo n. NA 15807 del 17/07/2025, con la quale esprime “...*parere positivo al rilascio del provvedimento di VIA e dei titoli necessari e all’esercizio del progetto richiesti dal proponente e relativi al progetto denominato “Linea Termini - Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria) – Soluzione a scartamento ordinario e deposito di Centocelle Est (Municipi I, V, VI e VII del territorio di Roma Capitale)” - Proponente Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti...*” con condizioni e prescrizioni. In allegato sono stati trasmessi i seguenti contributi degli Uffici e delle Strutture Capitoline:
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti:
    - Servizio Prevenzione inquinamento acustico ed elettromagnetico. Nota protocollo NA 11203 del 28/05/2025;
    - Ufficio Approvazione Impianti di Depurazione. Nota protocollo NA 12992 del 17/06/2025;
  - Polizia di Roma Capitale Gruppo VII – Tuscolano. Nota protocollo VL 32626 del 21/05/2025;
  - Sovrintendenza Capitolina. Nota protocollo RI 23491 del 04/06/2025;
  - Polizia di Roma Capitale Gruppo VI – Torri. Nota protocollo VH 60832 del 11/06/2025;
  - Polizia di Roma Capitale Gruppo V – Prenestino. Nota protocollo VF 35524 del 17/06/2025;
  - Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti. Nota protocollo QG 31859 del 17/06/2025;
  - Dipartimento Programmazione Urbanistica. Nota protocollo QF 115450 del 18/06/2025.
  
- Areti S.p.A. Pianificazione e Sviluppo Rete, con nota prot. n. 60324 del 21/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 751908 in pari data, ha espresso “...*parere di massima favorevole alla realizzazione dell’opera indicata in oggetto, a condizione che sia salvaguardato l’esercizio della rete elettrica...*”.
  
- Il Rappresentante Unico Regionale, con nota prot. n. 783671 del 30/07/2025, ha espresso il parere unico regionale favorevole “*con le prescrizioni, condizioni e raccomandazioni delle Amministrazioni sopra richiamate, contenute nelle note allegate al presente Parere e del quale rappresentano, parte integrante e sostanziale:*
  - 1 *nota prot. reg. n. 1335132 del 29/10/2024 dell’Area Pareri geologici e sismici, suolo e invasi della Direzione regionale Lavori pubblici e Infrastrutture (parere favorevole con prescrizioni);*



- 2 *nota prot. reg. n. 692456 del 03.07.2025 dell'Area Pareri geologici e sismici, suolo e invasi della Direzione regionale Lavori pubblici e Infrastrutture (conferma parere favorevole ed integrazione prescrizioni);*
  - 3 *nota prot. reg. n. 767052 del 13.06.2024 dell'Area Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale della Direzione regionale Urbanistica e Politiche abitative, Pianificazione territoriale e Politiche del Mare (parere favorevole);*
  - 4 *nota prot. reg. n. 739547 del 17.07.2025 dell'Area Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale della Direzione regionale Urbanistica e Politiche abitative, Pianificazione territoriale e Politiche del Mare (conferma parere favorevole);*
  - 5 *nota prot. n. 2251 del 19.09.2024 del Parco Regionale Appia Antica (parere favorevole con prescrizioni);*
  - 6 *nota prot. n. 1607 del 18.06.2025 del Parco Regionale Appia Antica (conferma parere favorevole con prescrizioni);*
  - 7 *nota prot. reg. n. 735431 del 16.07.2025 della Direzione regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio (parere favorevole con prescrizioni).*
- *La Polizia di Stato, Compartimento Polizia Ferroviaria per il Lazio, con nota prot. n. 21628 del 02/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 796794 del 11/11/2024, ha comunicato che "...esprime parere favorevole alle indicazioni riportate nel verbale di seduta del 3 luglio 2025 in riferimento agli stalli riservati alle autovetture in servizio di Polizia che verranno ricollocati tra via Cialdini e via Rattazzi. Tuttavia auspica che l'area interessata sia ben illuminata e gli attraversamenti pedonali in corrispondenza degli accessi della stazione Termini da via Giolitti rispettino le condizioni di sicurezza".*
  - *Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione, con nota prot. n. 4867 del 04/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 800889 in pari data, ha comunicato che "...Per quanto di competenza, in relazione alle funzioni di Stazione Appaltante e Responsabile del Procedimento per la realizzazione della Linea C della Metropolitana, si esprime pertanto parere positivo nei termini richiesti dal Proponente".*
  - *Grandi Stazioni Rail S.p.A. con nota prot. n. 5782 del 05/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 804580 in pari data, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in oggetto con prescrizioni.*
  - *ACEA ATO2 S.p.A. Direzione Generale, Investimenti e Servizi per l'Ambiente, Permitting, Patrimonio e Nuovi Asset, con nota prot. n. 586470 del 05/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 804579 in pari data, ha rilasciato "...parere favorevole alle opere in oggetto, vincolato al recepimento di quanto indicato in particolare nelle prescrizioni [...], che costituiscono parte integrante del presente parere, e fermo restando la necessità di condividere con la Scrivente (PEC: [acea.ato2@pec.aceaspa.it](mailto:acea.ato2@pec.aceaspa.it) – Presidio Tecnico Area Capitolina) ogni fase successiva della progettazione e inizio delle attività in prossimità degli impianti gestiti dalla Scrivente, al fine di*

verificarne la compatibilità e il recepimento delle indicazioni e prescrizioni emesse”.

- Città Metropolitana di Roma Capitale, Servizio 2 e RUM, nota prot. n. 159780 del 05/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 807992 del 06/08/2025, con la quale esprime parere unico favorevole con prescrizioni.
- Grandi Stazioni Retail S.p.A. nota prot. n. 905 del 06/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 808769 in pari data, con la esprime parere negativo alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

**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.**

*L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di un sistema tranviario di collegamento tra la stazione Termini e l'area di Tor Vergata, importante polo di servizi e terziario. Il tracciato si sviluppa interamente nel territorio del Comune di Roma interessando il territorio dei Municipi I, VI e VII.*

*Il cuore del progetto è la trasformazione in moderna tranvia dell'attuale ferrovia concessa Roma – Pantano, nella tratta da Laziali a Giardinetti. L'infrastruttura viene quindi prolungata verso Tor Vergata e verso il centro fino alla Stazione Termini per favorirne lo scambio con l'hub multimodale strategico della città. Lungo il tracciato la direttrice tranviaria scambierà con la metro C e sarà interconnesso con la futura tranvia Togliatti in avanzata fase di progettazione.*

*Il progetto prevede anche la trasformazione del deposito di Centocelle rendendolo funzionale alle nuove vetture tranviarie previste in esercizio sulla linea. Saranno vetture bimodali, ossia in grado di essere esercite anche in tratti non alimentati da rete aerea quali l'ambito di Minerva Medica e Santa Bibiana per i quali il progetto è stato particolarmente curato ai fini della tutela del patrimonio archeologico.*

*Verranno adottate soluzioni tecnologiche moderne anche in materia di infrastrutture tranviarie antivibranti e mitigate in termini di emissioni acustiche.*

*La direttrice tranviaria diverrà il sistema portante radiale del bacino servito, fungendo anche da sistema trainante della valorizzazione e fruizione delle numerose emergenze archeologiche e monumentali attraversate. Il tracciato è stato pertanto studiato anche con attenzione all'inserimento paesaggistico.*

LINEA TRANVIARIA TERMINI-TOR VERGATA	
Definizione	Valore
Caratteristiche del tracciato	
Lunghezza della linea	13,194 Km (binario sinistro direzione Termini) 13,204 Km (binario destro direzione Tor Vergata)
Numero fermate, compresi i capolinea	25
Altezza marciapiedi banchine di fermata dal piano ferro	30 cm
Lunghezza marciapiedi delle banchine di fermata	65 m



Velocità massima	50 km/h in sede separata/riservata 25 km/h nelle sezioni promiscue
Alimentazione	+600 Vcc (oggi +1.650 Vcc nominali)
Scartamento	1.445 mm (oggi 950 mm)
Interasse tra i binari	3,10÷3,40 m 3,05 m (tratta Ponte Casilino-Casilina Pigneto) 2,95 m (fermata Centocelle)
Raggio minimo/Eccezionale in linea	20 m in linea (curva 96) 32 m nel punto singolare di ingresso in via Columbia 18 m nel deposito
Raggio minimo in fermata	Tutte in rettilineo tranne che alla fermata “Torre Maura Metro” (esistente, nominata “Tobagi”), con raggio 451 m in asse alle banchine
Pendenza massima in linea	6,40 %
Pendenza massima in fermata	Sempre inferiore al 2,0% tranne che in 5 fermate (Porta Maggiore, Filarete, Grano, Giardinetti/Tenuta di Torrenova e Cambridge/Facoltà di lettere) 4,05% alla fermata “Filarete”, esistente
<b>Tipologia di armamento</b>	
Sede impermeabile (su platea)	1.475 m (11%)
Sede impermeabile (su platea) di spessore ridotto	1.784 m (13%)
Sede permeabile (su ballast)	8.972 m (67%)
Sede permeabile (manto inerbito)	1.104 m (8%)
<b>Fermate</b>	
A banchina laterale (larghezza 2m – 2.5m)	14
A banchina centrale (larghezza 3m – 3.5m)	8
Speciale (larghezza variabile - Porta Maggiore)	1
Capolinea (a banchina laterale + centrale)	2
<b>Sottostazione Elettriche</b>	
In fabbricati esistenti	SSE 1 Vittorio e SSE 3 Centocelle
Di nuova realizzazione	SSE 2 Alessi – SSE 4 De Marchesetti – SSE 5 Giardinetti – SSE 6 Cambridge
<b>Opere civili lungo linea</b>	
Esistenti (viadotti/tombini su cui transiterà il tram)	5
Di nuova realizzazione (ponti/muri di sostegno)	5
Consolidamento spalla tufacea	1
<b>Deposito Centocelle - 37.500 m<sup>2</sup></b>	



Piazzale Ovest (Lato Laziali)	22.500 m <sup>2</sup>
Piazzale Est (Lato Giardinetti)	14.500 m <sup>2</sup>
Fabbricati esistenti da conservare	4 (piazzale ovest)
Fabbricati da realizzare ex novo	3 (piazzale ovest)
Fabbricati da realizzare ex novo	4 (piazzale est)

### **Caratteristiche dimensionali del progetto**

*Il percorso tramviario percorre via Giolitti sfruttando l'attuale corsia del servizio pubblico per tutta la sua lunghezza, supera la piazza di Porta Maggiore fino a connettersi con la rete tramviaria esistente lungo via Casilina. In questa tratta il tracciato interessa prevalentemente sedi stradali su cui si alternano i tessuti della città storica, con tipologia edilizia otto-novecentesca degli edifici ad isolato e puntiforme, a quello della città consolidata con tipologia edilizia a media e alta densità abitativa.*

*L'attraversamento dell'ambito di Porta Maggiore rappresenta una eccezionalità con caratteristiche peculiari, l'area individuata dall'Ecomuseo Casilino è contemporaneamente uno spazio fisico e una testimonianza archeologica, connotandosi come un unicum nel panorama romano.*

*La linea su cui si sta intervenendo, nell'ottica dello sviluppo e promozione dei beni costituenti l'ecomuseo rappresenta un punto di partenza e risorsa culturale oltre che vettore di accesso e di scoperta dell'area. Il tracciato si affianca al fascio dei binari a nord addossati a tessuti eterogenei alternati ad importanti attrezzature di servizio, come le rimesse ATAC (impianti di Porta Maggiore e Prenestina) e vecchi impianti industriali, come l'Hotel Eurostar. Il tracciato prosegue lungo la ferrovia affiancato dal quartiere Pigneto fino ad arrivare al quartiere Tor Pignattara. Entrambi sono caratterizzati da tipologie edilizie eterogenee accomunate da una densità medio-alta per altezza degli edifici, ridotte dimensioni stradali e scarsità di spazi aperti. Proseguendo attraversa importanti preesistenze come Villa De Santis ed il Parco di Centocelle. Tra le fermate di Porta Maggiore e Ponte Casilino è presente un tratto di binari compenetrati a causa dello spazio limitato disponibile, il tracciato attraversa l'area dell'Ecomuseo Casilino, ultima testimonianza dell'Agro Romano Antico che si estende dalla Casilina alla Prenestina, includendo le vie di Tor Pignattara, Acqua Bulicante e Tor de Schiavi. In questa zona sono presenti realtà insediative molto diverse, il quartiere Casilino 23 con tipologie in linea disposte a raggiera ad altezze crescenti, e i quartieri Centocelle, Alessandrino e Torre Maura caratterizzati invece da una densità media dovuta alla prevalenza della tipologia a palazzina. Quest'ultimo quartiere è diviso dagli altri due da una forte presenza di attività non residenziali rappresentate dalla vasta area commerciale che insiste su via De Marchesetti e dal Policlinico Casilino.*

*Tra Giardinetti-Tor Vergata il tracciato percorre parallelo alla via Casilina, su aree per lo più libere o impegnate da componenti stradali, la genesi spontanea del quartiere ha portato ad un disegno della struttura urbana irregolare, prodotto di una rete stradale discontinua e priva di una geometria compiuta. La tipologia edilizia prevalente è quella della palazzina con altezza variabile fra i 2 e i 4 piani con una qualità edilizia medio-bassa.*

*Lasciando la via Casilina il tracciato impegna un'area libera incolta parallela a via Antonio Ingegneri, il tracciato in questa zona varia rispetto a quello proposto dal PFTE, difatti in questa sede se ne verifica la compatibilità urbanistica. La nuova proposta di tracciato da via Antonio Ingegneri si connette a via Giuseppe Macchi e subito dopo a via Pietro Gentilini per poi immettersi in via della Tenuta di Terranova, abbracciando l'isolato e il centro commerciale fino alla via di Carcaricola. Il percorso raggiunge Viale della*



Sorbona in direzione del quartiere universitario, svolta su via Columbia ed infine via Cambridge dove termina in prossimità del parcheggio universitario.

[...], dal km 11+485 inizia a prendere quota correndo su rilevato; dal km 11+533 si sviluppa la struttura del viadotto vero e proprio, formata da un impalcato metallico di lunghezza pari a circa 275 m, poggiato su tre pile in cemento armato precompresso e due spalle. Scavalcata via della Sorbona il tracciato torna a raso all'incrocio con via Columbia, correndo sul fianco ovest della strada attuale.

In questo tratto sono a confronto il nucleo spontaneo della borgata a nord e un completamento del quartiere pianificato con un Piano di Zona. Quanto già descritto per la borgata Giardinetti è sostanzialmente riscontrabile anche in questa zona a meno di una maglia stradale più regolare. Agli edifici residenziali si alternano attività commerciali e di servizio a soddisfacimento della domanda dei residenti.

### **La cantierizzazione dell'opera**

La cantierizzazione della linea tranviaria di Roma TTV in base alle opere da realizzare e al tessuto urbano presente è stata concepita individuando 9 macro-cantieri.

I macro-cantieri individuati sono:

- Macro-cantiere A il quale si sviluppa su via Giolitti, partendo da Via Gioberti fino a Viale Manzoni;
- Macro-cantiere B il quale attraversa il Tempio di Minerva Medica e Porta Maggiore partendo da Viale Manzoni fino a Piazzale Labicano;
- Macro-cantiere C che comprende Via Casilina lungo il tracciato tranviario esistente, partendo da Piazzale Labicano fino a via dei Ruderì di Torrenova;
- Macro-cantiere D il quale si sviluppa su via Casilina, da Via dei Ruderì di Torrenova fino a Via Ingegnoli;
- Macro-cantiere E il quale si estende su Via Ingegnoli, partendo da via Casilina fino a Via Gentilini;
- Macro-cantiere F il quale si costeggia via della Tenuta di Torrenova, partendo da Via Gentilini, fino a Via di Carcaricola.
- Macro-cantiere G il quale si estende su Via di Carcaricola, partendo da Via della Tenuta di Torrenova fino al bivio di via di Carcaricola
- Macro-cantiere H si estende su Via di Carcaricola, Via della Sorbona e Via Columbia, partendo dal bivio di via di Via di Carcaricola fino a Via Cambridge.
- Macro-cantiere I il quale si estende su Via Cambridge, partendo da via Columbia fino al capolinea di Cambridge-Policlinico di Tor Vergata.

Per l'esecuzione delle opere in oggetto va precisato che saranno presenti vincoli soprattutto a livello viabilistico che non consentiranno interventi contemporanei. Inoltre, alcune lavorazioni dovranno avvenire necessariamente in concatenazione ad altre o in progressione sequenziale, ponendo quindi dei precisi vincoli nella sequenza delle attività.

Affinché la cantierizzazione non abbia un impatto eccessivamente negativo sullo svolgimento delle attività presenti lungo le aree di cantiere e sugli elevati flussi di traffico, sia pedonale che veicolare, le lavorazioni andranno eseguite per fasi, sia in senso trasversale che in senso longitudinale, avendo l'accortezza di individuare percorsi viabilistici alternativi per sopperire alla chiusura delle aree interessate dalle lavorazioni. Le principali ipotesi che sono state prese in considerazione per la progettazione delle cantierizzazioni sono le seguenti:

- L'organizzazione dei cantieri in "aree di lavoro" differenziate per minimizzare l'impatto con il contesto di intervento;



- *La previsione di aree di cantiere da adibire a deposito materiale, installazione baracche, parcheggio mezzi, ecc.*

*L'intera opera verrà realizzata in **1110 giorni** naturali e consecutivi. Per maggiori dettagli sui tempi di esecuzione delle lavorazioni si rimanda all'elaborato TTTV-PD-LG-CAN-LIN-R002-00-A1-A – Cronoprogramma dei Lavori.*

*Visto i vincoli viabilistici presenti, che determinano l'impossibilità di effettuare i lavori contemporaneamente e vista la necessità di minimizzare l'impatto con il contesto di intervento i macro-cantieri sopra citati sono stati divisi in aree di lavoro più piccole, in cui le lavorazioni dovranno avvenire per fasi in concatenazione ad altre o in progressione sequenziale. [...]*

### **Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo e Piano di Gestione delle Materie**

Premesso che la Società proponente intende gestire i materiali di risulta derivanti dalle attività necessarie alla realizzazione delle opere previste, in parte in qualità di sottoprodotto ai sensi del D.P.R. n. 120/2017 ed in parte come rifiuto ai sensi della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e che a tal fine ha predisposto rispettivamente gli elaborati "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo" e "Piano di Gestione delle Materie".

Dall'esame dei sopra citati elaborati tecnici risulta che la realizzazione delle opere previste determina complessivamente la produzione di 104.339 mc materiale di risulta, di cui 66.216,2 mc di terre e rocce da scavo, 43.160 mc delle quali saranno gestite come sottoprodotti ai sensi del D.P.R. 120/2017 e 23.056,2 mc saranno gestite come rifiuti ai sensi della Parte IV del D.Lgs. 152/2006.

La parte restante del materiale di risulta costituito dallo scotico (18.409 mc), dal ballast (14.807 mc), dai materiali provenienti dalle demolizioni (36.360,4 mc), dal conglomerato bituminoso (647,2 mc), dalle traverse in legno (832,9 mc) e dalle traverse/traversine in CAP (3.373,4 mc), saranno gestiti come rifiuti.

Ai fini della corretta gestione come sottoprodotto delle terre e rocce da scavo, è stata effettuata una campagna di indagini in sito che ha visto il prelievo di complessivi n. 20 campioni di terreno, di cui n. 7 lungo la linea nella macroarea di Tor Vergata, dove si prevede la quasi totalità degli scavi e n. 13 all'interno del Deposito di Centocelle.

Dalle analisi effettuate tutti i campioni sono risultati conformi ai limiti della Colonna B, Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e la maggior parte dei campioni ubicati nella macroarea di Tor Vergata sono risultati conformi anche ai limiti della Colonna A.

Sugli stessi campioni di terreno, nonché su n. 4 campioni di ballast del rilevato attuale, sono state effettuate anche tutte le analisi necessarie alla corretta gestione del volume di materiale da gestire come rifiuti, dalle quali risulta che questi ultimi saranno prioritariamente conferiti presso impianti di recupero autorizzati (operazioni "R" dell'Allegato C, Parte quarta del D. Lgs. n.152/2006 smi) e solo se non attuabile in impianti autorizzati alle operazioni di smaltimento (operazioni "D" dell'allegato B, Parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006 smi).

Per quanto concerne i sottoprodotti, sulla scorta dei risultati analitici ottenuti dalle prove di laboratorio effettuate, il Piano di Utilizzo redatto ai sensi dell'Allegato 5 del D.P.R. 120/2017 prevede che i 43.160 mc di terre e rocce da scavo costituenti il fabbisogno stimato, verranno riutilizzati all'interno dei cantieri costituenti l'appalto ed in parte nello stesso sito di produzione, previo trasporto ai siti di deposito temporaneo dove saranno eventualmente sottoposti a trattamenti di normale pratica industriale.

Inoltre, prevede che tali materiali saranno oggetto di ulteriori analisi in corso d'opera, al fine di confermare i risultati ottenuti nelle indagini in sito effettuate, utilizzando cumuli che saranno appositamente stoccati presso opportune "piazze di caratterizzazione", non necessariamente coincidenti con le aree di deposito temporaneo.

Il Piano di Utilizzo indica un fabbisogno interno di 43.160 mc di terre e rocce da scavo in banco, mentre gli eventuali volumi in eccesso verranno gestiti come rifiuti o conferiti come sottoprodotti per interventi di rimodellamento morfologico e ripristino ambientale in siti esterni quali ad esempio cave da recuperare.

Rispetto all'eventuale riutilizzo esterno dei sottoprodotti in eccesso, per interventi di rimodellamento morfologico e ripristino ambientale, si rileva che il Piano di Utilizzo esaminato non contiene informazioni relative agli eventuali siti di destinazione, così come previsto nell'Allegato 5 del D.P.R. 120/2017.

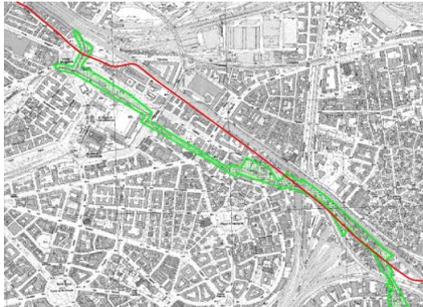
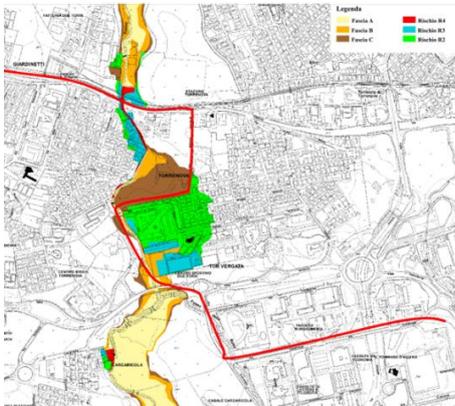
### **Quadro programmatico**

Di seguito si riporta un quadro sintetico degli **strumenti di programmazione** analizzati con le relative valutazioni, [...]

### **PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA**

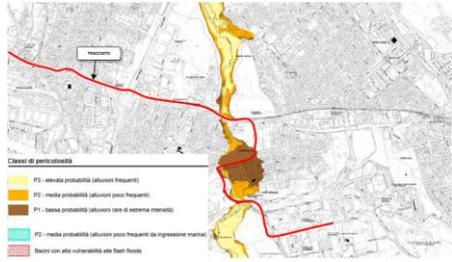
<b>PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA</b>		
<b>PIANO/ PROGRAM MA</b>	<b>INDICAZIONI/PRESCRIZIONI</b>	<b>CONFORMITA' DEL PROGETTO</b>
<b>PTPR</b>	<p>Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del Lazio, approvato con DCR n.5 del 21/04/2021, è redatto secondo quanto stabilito dalla LR 24/1998 norme per la "Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesaggistico" e, in ottemperanza all'art. 156 del D. Lgs 42/2004, sostituisce i Piani Territoriali Paesistici (PTP) in vigore nel territorio regionale, ad eccezione del Piano dell'Appia Antica quale unico piano territoriale paesistico regionale redatto nel rispetto dei criteri di cui all'art.22 della LR 24/98 e approvato ai sensi dell'articolo 21 della stessa legge regionale.</p> <p>Il PTPR è volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, del patrimonio storico, artistico e culturale affinché sia adeguatamente conosciuto, tutelato e valorizzato.</p> <p>I contenuti del PTPR hanno natura descrittiva, prescrittiva, propositiva e di indirizzo, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-SISTEMI ED AMBITI DI PAESAGGIO -TAVOLE A.</li> <li>- BENI PAESAGGISTICI - TAVOLE B</li> <li>-BENI DEL PATRIMONIO NATURALE E CULTURALE – TAVOLE C</li> <li>-RECEPIMENTO PROPOSTE COMUNALI DI MODIFICA DEI PTP E PRESCRIZIONI– TAVOLE D</li> </ul> <p><b>I PTPR esplica efficacia vincolante esclusivamente nella parte del territorio interessato dai "Beni paesaggistici"</b></p>	<p>I vincoli paesistici che interferiscono col tracciato riguardano i seguenti beni/zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-gli Insediamenti urbani storici che includono gli organismi urbani di antica formazione e i centri che hanno dato origine alle città contemporanee nonché le città di fondazione e i centri realizzati nel XX secolo: Sito UNESCO (art 44 NTA del PTPR);</li> <li>-le zone di interesse archeologico: Linee archeologiche – Acquedotto sopra terra "Acquedotto Claudio" (art 42 NTA del PTPR);</li> <li>- i beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e le relative fasce di rispetto: Linee archeologiche (art 46 NTA del PTPR);</li> <li>-i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di centocinquanta metri ciascuna, di seguito denominata fascia di rispetto. Fosso del Giardino e dell'Incastro, Fosso del Cavaliere (NTA art. 35);</li> </ul>



PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA		
PIANO/ PROGRAM MA	INDICAZIONI/PRESCRIZIONI	CONFORMITA' DEL PROGETTO
<b>PIANO DEL PARCO REGIONALE LE DELL'APP IA ANTICA</b>	<p>Il Piano del Parco Regionale dell'Appia Antica è il documento che fissa le linee d'azione e di intervento dell'Ente di gestione.</p> <p>Già adottato dal Consiglio direttivo nel 2002 ed approvato dal Consiglio regionale il 18 luglio 2018, è a tutti gli effetti lo strumento urbanistico di riferimento per questo territorio.</p> <p>È attualmente vigente sui 3.400 ettari di territorio.</p> <p>Come esplicitato dal piano, le sue finalità sono assicurare che in tutta l'area del Parco Regionale dell'Appia Antica prevalga la tutela e la valorizzazione paesistica- ambientale del patrimonio naturale, biologico e geologico, e di quello storico, paesaggistico ed agricolo.</p>	<p>Di seguito uno stralcio dell'area in cui si interseca il parco e il tracciato progettuale:</p> 
<b>PRTA</b>	<p>La Regione Lazio ha adottato il PRTA nel 2004, poi approvato definitivamente nel 2007. L'Aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque è stato approvato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n.° 18 del 23/11/018 e pubblicato sul supplemento n.° 3 al BURL n° 103 del 20/12/2018.</p> <p>Il piano prende le mosse da una approfondita conoscenza dello stato delle risorse sia sotto il profilo della qualità che sotto il profilo delle utilizzazioni.</p> <p>Gli studi condotti per la redazione del Piano hanno consentito di suddividere gli ambiti territoriali della regione in bacini idrografici.</p> <p>Ogni bacino idrografico è caratterizzato da un corso d'acqua principale, che sfocia a mare, e da una serie di sottobacini secondari che ospitano gli affluenti. Bacini e sottobacini possono avere dimensione ed andamento diverso secondo le caratteristiche idrologiche, geologiche ed idrogeologiche della regione geografica e climatica nella quale vengono a svilupparsi.</p> <p>Nel Piano sono stati individuati 39 bacini.</p>	<p>Il tratto iniziale dell'opera ricade all'interno del bacino n. 14 denominato <b>"Tevere Basso Corso"</b></p> <p>Il restante tratto invece ricade all'interno del <b>bacino n. 20</b> denominato <b>"Aniene"</b>:</p>
<b>PAI</b>	<p>Il PAI è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere con deliberazione n.125 del 18 luglio 2012.</p> <p>Con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (10 aprile 2013) c'è stata l'approvazione del primo aggiornamento del P.A.I.</p> <p>Con Decreto segretariale n.177/2020 sono state aggiornate le mappe, a seguito del recepimento delle mappe di pericolosità e rischio del II ciclo di pianificazione.</p> <p>Obiettivi del Piano sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● -Definire il quadro della pianificazione di bacino per stralci relativi a settori tematici ed aree geografiche;</li> <li>● -Individuazione di criteri per la definizione di norme di salvaguardia.</li> </ul> <p>Il reticolo idrografico è suddiviso nei seguenti sottoinsiemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reticolo principale</li> <li>- reticolo secondario</li> </ul>	 <p>Il tracciato di progetto interferisce con le fasce fluviali del Fosso di Tor Sapienza,</p>



PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA		
PIANO/ PROGRAM MA	INDICAZIONI/PRESCRIZIONI	CONFORMITA' DEL PROGETTO
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- reticolo minore</li> <li>- reticolo marginale</li> </ul> <p>Il PAI definisce le classi di rischio:  <b>R4</b> rischio molto elevato  <b>R3</b> rischio elevato  <b>R2</b> rischio medio  <span style="color: blue;">○</span> <b>R1</b> rischio moderato</p> <p>Il PAI definisce le seguenti fasce:  <b>FASCIA A</b> garantire generali condizioni di sicurezza idraulica, assicurando il libero deflusso della piena  <b>FASCIA B</b> mantenere e migliorare le condizioni di invaso della piena di riferimento  <b>FASCIA C</b> l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza delle popolazioni</p>	<p>come è evidente dall' immagine sopra riportata:</p> <p>Il tracciato di progetto ricade in zone a rischio idraulico R2, R3 ed R4 e in fascia A, B e C.</p> <p>Il progetto risulta coerente ed ammissibile dalle normative vigenti. Infatti, essendo un intervento di ampliamento di un'opera pubblica o di pubblico interesse, nonché una nuova infrastruttura lineare, è ammissibile. Inoltre, l'attinenza tra la tipologia di infrastruttura di progetto e le Fasce è riscontrata negli interventi esplicitamente qualificati come ammissibili dal PAI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interventi di ampliamento di opere pubbliche o di pubblico interesse, riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili</li> </ul>
<p><b>Piano di bacino del fiume Tevere - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5</b></p>	<p>L'Autorità di Bacino del Fiume Tevere ha creato un Piano stralcio apposito per il tratto metropolitano da Castel Giubileo alla foce, con particolare attenzione alle condizioni ed alle iniziative che garantiscono la sostenibilità ambientale. La Variante al Piano stralcio - PS5- è stato approvato con DPCM del 10 aprile 2013 e successivamente aggiornamento con DPCM 19 giugno 2019.</p> <p>Il Piano si prefissa di analizzare ed ulteriormente sviluppare gli aspetti idraulici ed idrologici prodotti e raccolti dall'Autorità di Bacino già condivisi nel PAI.</p> <p>Il Piano introduce il concetto di invarianza idraulica: ogni nuova trasformazione dello stato del suolo non deve costituire un aggravio di portata del reticolo idrografico.</p> <p>Il PS5 suddivide il bacino del Tevere in ulteriori sottobacini. Il sottobacino viene assunto come unità minima di analisi.</p>	<p>Il tracciato di progetto rientra in quattro sottobacini (TS4, AS1, AS2, TOR). Di questi, il sottobacino di Tor Sapienza (TOR) è l'unico studiato dal PS.5.</p> <p>Non ci sono prescrizioni da seguire nelle aree a rischio potenziale con cui il tracciato interferisce.</p> <p>L'analisi effettuata dal PS5 ha portato ad individuare delle aree a rischio idraulico. Il tracciato del tram Termini-Torvergata attraversa il Corridoio Ambientale del Fosso di Tor Sapienza nella sua parte terminale, ovvero tra Giardinetti e Tor Vergata.</p> <p>Il nuovo tracciato sarà progettato nel rispetto del principio dell'invarianza idraulica e della sostenibilità, favorendo l'utilizzo di materiali permeabili e creando aree di compensazione in accordo con le NTA del PS5 e del PAI.</p>

PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA		
PIANO/ PROGRAMMA	INDICAZIONI/PRESCRIZIONI	CONFORMITA' DEL PROGETTO
<b>P.G.R.A.A. .C Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto Idrografico o dell'Appennino Centrale</b>	<p>Le aree in progetto ricadono all'interno del Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale.</p> <p>Le norme comunitarie prevedono l'obbligo di predisporre, per ogni distretto, a partire dal quadro della pericolosità e del rischio di alluvioni definito con l'attività di mappatura, uno o più Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni contenenti le misure necessarie per raggiungere l'obiettivo di ridurre le conseguenze negative dei fenomeni alluvionali nei confronti della salute umana, del territorio, dei beni, dell'ambiente, del patrimonio culturale e delle attività economiche e sociali.</p> <p>Con la delibera n.20/2019 la Conferenza Istituzionale Permanente ha stabilito che le Norme Tecniche di attuazione del P.A.I. sono valide anche per le perimetrazioni del P.G.R.A.A.C., secondo il seguente principio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fascia A → P3 (pericolosità elevata);</li> <li>• fascia B → P2 (pericolosità media);</li> <li>• fascia C → P1 (pericolosità bassa).</li> </ul>	 <p>Con la delibera n.20/2019 la Conferenza Istituzionale Permanente ha stabilito che le Norme Tecniche di Attuazione del P.A.I. sono valide anche per le perimetrazioni del P.G.R.A.A.C., secondo il seguente principio. Pertanto, valgono le considerazioni riportate tra le conformità del PAI esistente ed essendo un intervento di ampliamento di un'opera pubblica o di pubblico interesse, nonché una nuova infrastruttura lineare, è ammissibile l'intervento.</p>
<b>P.T.P.G.</b>	<p>Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) della Provincia di Roma è stato approvato dal Consiglio Provinciale in data 18/01/2010 con Delibera n.1 e pubblicato sul supplemento ordinario n.45 al Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 9 del 6/03/2010.</p> <p>Il PTPG recepisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le indicazioni della Legge Obiettivo in materia di mobilità;</li> <li>- le indicazioni della pianificazione delle Autorità di Bacino di livello nazionale e regionale;</li> <li>- le indicazioni dello Schema di Piano Territoriale Regionale e dei piani di settore regionali: Piano delle Aree Protette, Piano Territoriale Paesistico Regionale, Piano delle Cave, Mobilità, Piano di Sviluppo Rurale ecc.;</li> <li>- le indicazioni programmatiche dei Piani di Sviluppo Socio-Economico delle Comunità Montane;</li> <li>- i contenuti dei principali accordi di programma, e degli strumenti di programmazione negoziata e programmi complessi come Prusst, Patti territoriali, ecc.</li> </ul>	<p>Il PTPG, quindi, si limita a recepire i vincoli del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR).</p>

### PIANIFICAZIONE URBANISTICA LOCALE

PIANIFICAZIONE URBANISTICA LOCALE		
PIANO/ PROGRAMMA	INDICAZIONI/PRESCRIZIONI	LIVELLO DI COMPATIBILITA'
<b>PRG</b>	Il Consiglio Comunale il 12 febbraio 2008, con deliberazione n.18, ha approvato, ai sensi del comma 7	Dalla sovrapposizione del tracciato con la carta "Sistemi regole" si evidenzia che



<b>PIANIFICAZIONE URBANISTICA LOCALE</b>		
<b>PIANO/ PROGRAMMA</b>	<b>INDICAZIONI/PRESCRIZIONI</b>	<b>LIVELLO DI COMPATIBILITA'</b>
	<p>dell'art. 66 bis della Legge Regione Lazio n. 38/1999, il Piano Regolatore Generale del Comune di Roma, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 33 del 19/20 marzo 2003, e controdedotto con deliberazione del Consiglio Comunale n. 64 del 21/22 marzo 2006, in conformità alle modifiche ed adeguamenti concordati nell'accordo di pianificazione, secondo il comma 6 dell'art. 66 della L.R.L. n. 38/1999, ratificato e sottoscritto dal Sindaco del Comune di Roma e dal Presidente della Regione Lazio, sentito il Presidente della Provincia, in data 6 febbraio 2008.</p> <p>Le componenti del PRG vigente sono articolate per sistemi e, all'interno del sistema insediativo, per città (storica, consolidata, da ristrutturare, della trasformazione), caratterizzate dai tessuti e dagli ambiti urbani, per i quali si definiscono le regole per la conservazione o la trasformazione.</p> <p>sono stati presi in considerazione gli elaborati prescrittivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3. <u>"Sistemi e regole"</u> insediativo, ambientale e agricolo, dei servizi e delle infrastrutture)</li> <li>- 4. <u>"Rete ecologica"</u> La Rete ecologica rappresenta una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici che compongono il sistema ambientale, finalizzata alla migliore gestione di tale sistema</li> </ul> <p>E gli elaborati gestionali:</p> <p>G1. <u>"Carta per la qualità"</u> I contenuti della Carta consentono di specificare alcuni caratteri peculiari delle componenti individuate nella carta "Sistemi e Regole" e di visualizzare tutti quegli elementi, che, per valenza tipo-morfologica, archeologico-monumentale e storico-testimoniale, contribuiscono a configurare le diverse "parti urbane" della città e del suo territorio</p> <p>G8* <u>"Standard urbanistici"</u></p>	<p>l'opera attraversa aree classificate come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastrutture per la mobilità</li> <li>- Città storica</li> <li>- Città consolidata</li> <li>- Progetti strutturanti</li> <li>- Servizi - Verde pubblico</li> <li>- Città della trasformazione</li> <li>- il Programma Integrato (art. 53 NTA) della Città da Ristrutturare</li> </ul> <p>Dalla sovrapposizione del tracciato con la carta "Rete Ecologica" si evidenzia che l'opera attraversa aree classificate come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Componente di completamento (C)</li> <li>- aree da definire in sede di attuazione degli strumenti esecutivi</li> <li>- Componente secondaria (B) - aree da definire in sede di attuazione degli strumenti esecutivi e Programmi integrati della città di ristrutturare</li> <li>- Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita</li> <li>- Reticolo idrologico minore</li> <li>- Filari Alberati</li> </ul>
<b>Carta storica archeologica monumentale e paesistica del suburbio dell'Agro Romano</b>	<p>La Carta Storica Archeologica e Paesistica del Suburbio e dell'Agro Romano si compone di 38 fogli in scala 1:10.000 e comprende il censimento di circa 6.000 elementi di interesse storico, archeologico e paesistico presenti nel territorio del Comune di Roma</p>	<p>Si rimanda ai vincoli storico-archeologici</p>
<b>Programma di Recupero Urbano di Tor Bella Monaca</b>	<p>Programma di Recupero Urbano TOR BELLA MONACA (art. 11 L. 493/93) è un accordo di programma tra la Regione Lazio e il Comune di Roma approvato nel giugno 2004. Il programma ha come obiettivo generale di completare e mettere a coerenza gli interventi previsti, prevedere e realizzare gli interventi prioritari al fine di riorganizzare la struttura urbana. Il P.R.U. di Tor</p>	<p>Il tracciato interferisce con l'Opera Pubblica n. 8 del PRU che prevede, in aggiunta alla realizzazione di una rotatoria su via Casilina, una viabilità di sottopassaggio della via Casilina tra via A. Ingegnoli e via Laerte.</p>



<i>PIANIFICAZIONE URBANISTICA LOCALE</i>		
PIANO/ PROGRAMMA	INDICAZIONI/PRESCRIZIONI	LIVELLO DI COMPATIBILITA'
	Bella Monaca si basa su una impostazione progettuale semplice che è quella di recuperare gli insediamenti edilizi esistenti.	

**PIANIFICAZIONE AMBIENTALE E RELAZIONI CON IL SISTEMA DEI VINCOLI DELLE AREE PROTETTE**

PIANO/ PROGRAMMA	INDICAZIONI/ PRESCRIZIONI	LIVELLO DI COMPATIBILITA'
<b>Vincolo idrogeologico</b>	Il vincolo idrogeologico è regolato dal R.D.L. 30/12/1923 n° 3267 e dal R.D. 16/05/1926 n° 1126, che prevedono il rilascio di nulla osta e/o autorizzazioni per la realizzazione di opere edilizie o interventi comunque comportanti movimenti di terra. Attualmente è vigente il "Regolamento per la gestione del vincolo idrogeologico", approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 233 del 13/02/2008.	Non si riscontrano vincoli idrogeologici nell'area oggetto di studio.
<b>Vincolo paesaggistico</b>	Le aree soggette a vincolo paesaggistico sono quelle riguardanti i Beni paesaggistici di cui alla parte terza del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente ex artt. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico", 142 "Aree tutelate per legge" e 143 co. 1 lett. d "Ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c)".	Si rimanda alle norme del PTPR analizzate nel Par 0 e alle tabelle dettagliate del SIA.
<b>Vincolo storico archeologico</b>	Il PTPR della Regione Lazio, in particolare la Tavola B del PTPR, individua gli immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c), del Codice, loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso, a termini dell'articolo 138, comma 1 del Codice; nonché ulteriori contesti, diversi da quelli indicati all' articolo 134 del Codice, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione, Infine la tavola C del PTPR individua i beni culturali ai sensi dell'articolo 10 del D. Lgs. 42/2004.  È stata consultata anche la cartografia con la ricognizione dei beni culturali immobili messi a disposizione dal Ministero della Cultura.	Nel tracciato in oggetto si riscontrano i seguenti vincoli: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centri storici</li> <li>- Beni del patrimonio culturale</li> <li>- Architettonici di interesse culturale dichiarato</li> <li>- Archeologici di interesse culturale non verificato</li> </ul>
<b>Sistema delle aree protette</b>	La Rete Natura 2000 costituisce la più importante strategia d'intervento dell'Unione Europea per la tutela della biodiversità. Le aree che compongono la Rete (Siti Natura 2000) sono rappresentate dai Siti d'Interesse Comunitaria (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS).	Nell'area vasta sono presenti le seguenti Aree Protette: <ul style="list-style-type: none"> <li>- IT6030052 - ZSC Villa Borghese e Villa Pamphili: l'intervento dista rispettivamente 2 km circa da Villa Borghese e 4 km circa da Villa Pamphili.</li> </ul>



	La legge 394/91 definisce la classificazione delle Aree naturali protette istituendo l'Elenco ufficiale (EUAP) IBBA (Important Bird and Biodiversity Areas) è un'area considerata un habitat importante per la conservazione di popolazioni di uccelli selvatici.	- EUAP0446 – Parco Naturale regionale Appia Antica: l'opera di progetto interferisce per un breve tratto con il Parco L'IBBA più prossima al tracciato è l'IBBA 117 del "Litorale Romano" che si estende per oltre 33.600 ettari a cavallo dei comuni di Roma e Fiumicino. L'area dista oltre 10 km dall'opera di progetto.
<b>PRQA Piani per il risanamento della qualità dell'aria della regione Lazio</b>	La valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente in Italia sono attualmente regolamentate dal D. Lgs. 155/2010, recepimento della Direttiva Europea 2008/50/CE. Il PRQA stabilisce le 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. La regione Lazio è suddivisa in 4 zone: Agglomerato di Roma, Appenninica, Valle del Sacco, Litoranea. La rete di monitoraggio è costituita da 55 stazioni, dislocate nell'intero territorio regionale.	Relativamente all'area di studio, sono state scelte, come centraline di riferimento, quelle più vicine e significative in termini di tipologia. Gli inquinanti presi in riferimento sono: NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> , CO e Benzene. Nelle stazioni prese in riferimento, per il 2023, non si evidenziano superamenti dei limiti di legge per gli inquinanti considerati.

### **PIANIFICAZIONE DI SETTORE**

PIANO/ PROGRAMMA	INDICAZIONI/ PRESCRIZIONI	LIVELLO DI COMPATIBILITA'
<b>PUMS</b>	<p>Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale è stato adottato con decreto del Sindaco metropolitano n. 220 del 28/12/2022.</p> <p>Il piano costituisce lo strumento di pianificazione strategica volto a mettere a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale. Il PUMS metropolitano, in particolare, adotta una prospettiva di area vasta: esso coinvolge infatti tutto il territorio della Città metropolitana di Roma Capitale, mettendo a sistema il capoluogo con i 120 comuni metropolitani, in un'ottica di sostenibilità diffusa.</p> <p>Il piano individua i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantire a tutti cittadini opzioni di trasporto per accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;</li> <li>- Migliorare le condizioni di sicurezza;</li> <li>- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;</li> <li>- Aumentare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;</li> <li>- Contribuire all'attrattività del territorio e alla qualità dell'ambiente urbano.</li> </ul>	<p>Il progetto in esame fa parte degli "interventi finanziati sulla rete portante di Roma Capitale", con codici "R28 TP-27, Tramvia Termini - Giardinetti – Tor Vergata" e "R28-TP-33, Deposito tramviario Centocelle Est".</p> <p>Il progetto rientra inoltre di sviluppo del trasporto locale denominati "Az.003 - Sviluppo della rete infrastrutturale tranviaria" con codifica "P35-TP-24 Prolungamento della Roma-Giardinetti da Tor Vergata a Banca d'Italia" e Codice PUMS Roma Capitale "M2-25".</p>

## **Stima degli impatti ambientali, misure di mitigazione, di compensazione e di monitoraggio ambientale**

### **Atmosfera e qualità dell'aria**

#### **Stato attuale**

Per la caratterizzazione meteorologica locale sono stati utilizzati i dati della rete micrometeorologica dell'ARPA Lazio, si è fatto riferimento all'anno 2022, utilizzato nelle simulazioni modellistiche.

L'ARPA Lazio, a supporto della valutazione e previsione della qualità dell'aria, ha realizzato una rete micrometeorologica (RMM) costituita da 8 stazioni con dotazione strumentale avanzata.

Quattro stazioni sono posizionate nell'Agglomerato di Roma e le restanti nei quattro capoluoghi di provincia della regione. Le stazioni sono dotate di sensori meteorologici classici (temperatura, umidità, pressione e precipitazione) associati a strumentazione dedicata alla dispersione degli inquinanti.

In riferimento all'area di intervento, per la caratterizzazione meteorologica dell'area, è stata considerata la di AL001 Roma – CNR Tor Vergata (LAT 41.8417 LONG 12.6476) distante 2 km circa dal tracciato.

L'analisi dei dati animologici della stazione di Tor Vergata mostra come la direzione prevalente di provenienza del vento sia SUD-OVEST con circa l'8% del totale annuo e una velocità media del vento pari a 2.2 m/s. La temperatura media annuale è pari a 16.9°C. La pressione registra nell'anno di riferimento una media di circa 1014 hPa. L'umidità relativa ha un andamento variabile nell'anno e presenta un valore medio pari circa al 65%. Le precipitazioni per l'anno 2022 hanno valori massimo nel mese di dicembre e minimo in quello di giugno. Il totale delle precipitazioni annuali registrati dalla stazione è pari a circa 364 mm. In merito allo stato attuale della qualità dell'aria si è fatto riferimento Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA). La rete di monitoraggio della qualità dell'aria regionale nel 2022 è costituita da 55 stazioni di monitoraggio di cui 46 incluse nel progetto di rete del Programma di Valutazione della qualità dell'aria regionale approvato con D.G.R. n. 478 del 2016. Il PRQA prevede la zonizzazione del territorio per tutti gli inquinanti. [...]

La zona in cui ricade l'area in oggetto è la Zona Agglomerato di Roma.

Per l'analisi dei valori di concentrazione di fondo per gli inquinanti NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, Benzene si è fatto riferimento alle centraline presenti in prossimità dell'area di intervento e più significative in termini di tipologia. [...]

In conclusione, per gli inquinanti analizzati dalla rete di monitoraggio regionale, per lo stato attuale non si riscontra nessun superamento dei limiti normativi.

#### **Analisi azioni-fattori-impatti**

<b>Azioni di progetto</b>	<b>Fattori causali</b>	<b>Impatti potenziali</b>
<b>Fase di cantiere</b>		
Lavorazioni di cantiere (scavi, passaggio su piste...)	Produzione di emissioni inquinanti (polverulenti)	Modifica condizioni di polverosità nell'aria
<b>Fase di esercizio</b>		
Traffico in esercizio	Produzione di emissione di inquinanti in atmosfera	Modifica della qualità dell'aria

#### **Analisi impatti**

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
--	------------------	-------------------

<p style="text-align: center;"><i>Produzione emissioni inquinanti</i></p>	<p><i>Alla luce dei risultati riportati, considerando che gli scenari individuati sono rappresentativi della condizione più critica in fase di costruzione senza l'impiego di misure di mitigazioni, le interferenze prodotte dalle attività di cantiere sulla componente atmosfera, possono ritenersi poco significative in quanto, non si hanno superamenti dei limiti normativi in termini di PM10. Saranno comunque previsti dei punti di monitoraggio in fase di cantiere per verificare i livelli di emissioni in atmosfera durante i lavori. Inoltre, si sottolinea comunque l'impiego di alcune best practice (cfr. paragrafo successivo) da adottare in fase di cantiere al fine di minimizzare la dispersione di inquinanti, specialmente di polveri, in atmosfera.</i></p>	<p><i>A valle della caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria ante operam, e tenuto conto dell'assenza di emissioni dirette di inquinanti gassosi e polverulenti derivanti dall'esercizio delle opere oggetto del presente SIA, non si ritiene che l'opera possa alterare gli attuali livelli di concentrazione durante tale fase, perciò l'impatto è assente.</i></p>
---	---	--

### **Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali**

<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
<p><i>La definizione delle misure da adottare per la mitigazione degli impatti generati dalle polveri sui ricettori circostanti le aree di cantiere è basata sul criterio di impedire il più possibile la produzione di polveri all'interno delle stesse aree ovvero di limitarne il sollevamento tramite la bagnatura sistematica delle superfici non pavimentate e delle piste di cantiere e l'impiego di processi di lavorazione ad umido (bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate) e la pulizia delle strade esterne impiegate dai mezzi di cantiere.</i></p> <p><i>Le misure di mitigazione sono le seguenti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• Bagnatura delle piste e delle aree di cantiere;</i></li> <li><i>• Copertura dei cassoni dei mezzi di cantiere;</i></li> <li><i>• Velocità ridotta dei mezzi;</i></li> <li><i>• Impianti di lavaggio delle ruote degli automezzi;</i></li> <li><i>• Spazzolatura della viabilità;</i></li> <li><i>• Barriere antipolvere in corrispondenza dei ricettori prossimi alle aree di cantiere</i></li> </ul> <p><i>Oltre agli interventi di mitigazione sopra descritti, durante le fasi di realizzazione delle opere verranno</i></p>	<p><i>Gli impatti sulla componente Atmosfera dovuti all'esercizio sono assenti, non si rende necessario nessun intervento</i></p>



<p>applicare misure a carattere generale e procedure operative che consentono una riduzione della polverosità in fase di cantiere, oltre ad una “buona prassi di cantiere”. In particolare, verranno adottate misure che riguardano l’organizzazione del lavoro e del cantiere, verrà curata la scelta delle macchine e delle attrezzature e verranno previste opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature.</p>	
--	--

**Suolo e sottosuolo**

**Stato attuale**

L’area in esame ricade all’interno del territorio della Città Metropolitana di Roma. La morfologia del territorio risulta prevalentemente pianeggiante.

Dall’analisi della Carta di Uso del Suolo della Regione Lazio, si nota come il progetto si sviluppi principalmente in zone del “Tessuto urbano continuo (1.1.1)” e “Tessuto urbano continuo (1.1.2)” le quali, nella classificazione proposta dal Corine Land Cover appartengono alle “Superfici artificiali” (1) e “Zone urbanizzate di tipo residenziale (1.1).

Per una piccola parte, dove il tracciato incontra il Parco Archeologico di Centocelle, l’opera ricade in un’area definita come “Prati stabili 2.3.1”, appartenente alle “Superfici agricole utilizzate (2)”.

In prossimità del punto in cui il tracciato incrocia il Grande Raccordo Anulare, viene attraversata una zona appartenente alle “Aree industriali e commerciali (1.2.1)”.

Infine, nell’ultima porzione del tracciato, nella zona di Tor Vergata, questo ricade in un’area definita come “Aree con vegetazione rada (3.3.3)”, la quale rientra nelle “Zone aperte con vegetazione rada o assente (3.3) la quale a sua volta appartiene ai “Territori boscati e ambienti semi-naturali (3)”.

Di conseguenza, si evince come il tracciato si collochi per la quasi interezza in un contesto densamente urbanizzato, ad eccezione dell’ultimo tratto di nuova realizzazione nella zona di Tor Vergata che attraversa delle aree verdi, le quali però versano in uno stato di abbandono ed hanno basso pregio naturalistico.

L’area prettamente urbana interessata dal progetto ha di per sé vocazione residenziale, il che esclude siti di tipo industriale. Altresì, sviluppandosi per la gran parte lungo una delle principali arterie viarie di Roma (Strada Statale 6 Casilina), il tracciato passa a poca distanza da numerosi punti vendita carburanti, alcuni dei quali presentano un procedimento ambientale aperto. La totalità dei siti di questo tipo individuati si trova nella macroarea di Via Casilina. A seguito dello studio relativo ai siti contaminati o potenzialmente contaminati presenti nelle adiacenze della tratta oggetto degli interventi, date le distanze tra i siti individuati ed il tracciato stesso, e la tipologia di siti (Punti Vendita Carburanti) è possibile stabilire che non vi sono elementi che possono costituire criticità dal punto di vista ambientale.

**Analisi azioni-fattori-impatti**

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Fase di cantiere</b>		
Lavorazioni di cantiere	Consumo di terre ed inerti necessari al soddisfacimento dei fabbisogni costruttivi	Consumo di suolo
	L’ Impermeabilizzazione di porzioni di suolo impedisce alle acque meteoriche di infiltrarsi	Uso di risorse naturali
		Modifica dello stato qualitativo del suolo



	<i>modificando potenzialmente gli apporti idrici alla falda sottostante</i>	
<b>Fase di esercizio</b>		
<i>Presenza dell'opera in esame</i>	<i>Occupazione di suolo</i>	<i>Consumo di suolo</i>
		<i>Uso di risorse naturali</i>
	<i>Impermeabilizzazione di porzioni di suolo</i>	<i>Modifica dello stato qualitativo del suolo</i>

### **Analisi impatti**

	<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
<i>Consumo di suolo</i>	<i>Le lavorazioni di cantere, come scotico e sbancamento, interessano superfici essenzialmente artificiali. Le aree dove si verificherà consumo di suolo sono di estensione estremamente ridotta. Si ritiene quindi trascurabile l'effetto ambientale di consumo di suolo.</i>	<i>L'opera si sviluppa per la quasi totalità della sua estensione su aree già fortemente urbanizzate ed asfaltate. Si ritiene trascurabile l'effetto ambientale di consumo di suolo.</i>
<i>Uso di risorse naturali</i>	<i>L'aver previsto il riutilizzo del terreno vegetale asportato si configura come scelta progettuale atta a prevenire l'effetto in esame, la cui significatività può essere considerata, pertanto, trascurabile.</i>	<i>L'esercizio dell'opera non comporta il consumo di risorse naturali.</i>
<i>Modifica dello stato qualitativo del suolo</i>	<i>Nel caso in esame, il tracciato si sviluppa su aree già fortemente impermeabilizzate. Pertanto, l'effetto può ritenersi trascurabile.</i>	<i>La potenziale modifica dello stato qualitativo del suolo può considerarsi trascurabile poiché il tracciato si sviluppa su aree già fortemente impermeabilizzate.</i>

### **Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali**

<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
<i>L'impatto legato all'asportazione di terreno vegetale in fase di cantierizzazione verrà bilanciato al termine delle attività di realizzazione dell'opera, momento in cui verranno smantellati i cantieri o rinterrate le strutture sotterranee, mediante la restituzione dello spessore di terreno asportato nelle aree non occupate dalle strutture superficiali. Il possibile riutilizzo del terreno vegetale asportato a scopo di ripristino delle condizioni originarie dovrà avvenire seguendo alcuni accorgimenti; per mantenere le condizioni di permeabilità originarie si consiglia, in via cautelativa, di predisporre cumuli di accantonamento di forma trapezoidale, non più alti 3 m, tenendo conto della granulometria e del rischio di compattamento. Gli accantonamenti dovranno essere previsti in aree situate</i>	<i>Per quanto riguarda la mitigazione in fase di esercizio non si rende necessario nessun intervento.</i>



a distanza di sicurezza da zone soggette a inquinamento potenziale (vicino a strade, cantieri, attività industriali o artigianali).	
---	--

## Geologia e acque

### Stato attuale

L'area del tracciato preso in esame si sviluppa in una zona collinare posizionata a sud est della città di Roma, all'interno del dominio geomorfologico dei depositi vulcanici quaternari, in particolare su di un ampio pianoro tufaceo che si trova al piede dei rilievi collinari dei Colli Albani. La morfologia è pertanto sub pianeggiante con blande ondulazioni solamente in corrispondenza dei fossi principali (Fosso di Centocelle e Fosso di Tor Sapienza). Dalla carta geologica si distinguono, dai più recenti ai più antichi, i seguenti terreni:

- Depositi antropici (Olocene);
- Depositi alluvionali (Olocene);
- Pozzolanelle (Pleistocene medio p.p.);
- Tufo Lionato (Pleistocene medio p.p.);
- Pozzolane nere (Pleistocene medio p.p.);
- Tufi stratificati varicolori di La Storta (Pleistocene medio p.p.);
- Pozzolane rosse (Pleistocene medio p.p.);
- Tufi stratificati varicolori di Sacrofano (Pleistocene medio p.p.).

Le diverse formazioni geologiche, che formano la locale successione stratigrafica, possono essere raggruppate in differenti “**complessi idrogeologici**” così distribuiti dall'alto verso il basso:

- Complesso idrogeologico dei depositi antropogenici (grado di permeabilità medio);
- Complesso idrogeologico dei depositi alluvionali (grado di permeabilità basso);
- Complesso Idrogeologico del Tufo Lionato (grado di permeabilità medio);
- Complesso idrogeologico delle vulcaniti albane (grado di permeabilità alto);
- Complesso Vulcanico Sabatino (grado di permeabilità basso).

A partire dalle indagini disponibili si è inoltre evidenziato la presenza di un **livello di falda** locale medio che si attesta intorno alla quota di 22.5 m da p.c..

Tra i principali aspetti di rischio, dovrà essere preso in considerazione l'instabilità naturale indotta dall'attività antropica. Particolare attenzione dovrà essere rivolta al potenziale rischio di crollo di cavità di origine antropica dal momento che parte del tracciato della linea si sviluppa in un'area con una discreta densità di cavità. Tuttavia, allo stato attuale delle conoscenze, le numerose cavità dell'area lambiscono il tracciato ma non lo interessano completamente, per tale motivo non dovrebbero creare rischi di crollo.

Non si può escludere, tuttavia, che nelle piroclastiti possano essere presenti cavità isolate o reti di cunicoli di modesta estensione, che per le loro dimensioni rappresentano problemi minori ma sono più difficilmente individuabili. Inoltre, è probabile che nei riporti siano presenti microcavità connesse alle modalità di messa in posto del materiale, alla sua compattazione ed a possibili fenomeni subsuperficiali di erosione sottocutanea (perdite della rete fognaria e/o idrica cittadina).

Il Tracciato di progetto rientra in due **sottobacini** del Bacino del Tevere: il sottobacino dell'Aniene (sottobacino 12) ed il sottobacino del Tevere area Urbana di Roma (sottobacino 13) per il tratto da Termini a Porta Maggiore, a loro volta suddivisi in ulteriori sottobacini.

Di seguito la tabella riporta:

- le caratteristiche delle stazioni di monitoraggio significative per la **valutazione della qualità delle acque** e la loro localizzazione in relazione all'opera di progetto
- le singole classi degli EQB (Elementi di Qualità Biologica), dell'indice trofico LIMeco (Livello di Inquinamento da Macroscrittori), degli elementi chimici a sostegno (tab. 1/B secondo il D.Lgs. 172/2015) e lo Stato Chimico dei fiumi del Lazio

corpo idrico	stazione codice regionale	provincia	tipologia di corpo idrico A = Artificiale N = Naturale FM = Fortemente modificato	rete (WFD)	macroinvt.	diatomee	macrofite	Limeco	TAB. 1/b	parametro superamento	stato chimico	stato chimico parametro superamento
Fosso dell'Osa 1	F4.84	Roma	FM	Operativo				4	2 <sup>4</sup>		BUONO <sup>4</sup>	
Fiume Aniene 5	F4.64	Roma	FM	Operativo				3	3 <sup>5</sup>	Arsenico	NON BUONO	Cipermetrina (MA)
Fiume Tevere 5	F4.06 - F4.62	Roma	FM	Operativo	4	2		3	2		NON BUONO	Benzo(a)pirene (MA), Cipermetrina (MA e CMA)

Tabella 1 stazioni monitoraggio valutazione delle acque

Per la valutazione dello **stato ecologico** si fa riferimento agli ultimi dati disponibili, ovvero quelli riferiti al triennio 2018-2020. Nella tabella sottostante è riportata la sintesi dei risultati della valutazione dello stato ecologico per la rete regionale fluviale. Per ogni stazione sono indicati: – l'anagrafica della stazione (bacino di appartenenza, nome corpo idrico, codice regionale, tipologia del corpo idrico e rete ovvero tipologia di monitoraggio eseguito); – il risultato degli elementi biologici (macroinvertebrati, diatomee, macrofite) espressi come classe del corrispondente valore medio triennale dei rapporti di qualità ecologica; – il risultato degli inquinanti specifici (tab.1/B all. 1 d.m. 260/2010 e ss.mm.ii.) espresso come classe peggiore dei tre anni; – il risultato degli elementi chimici generali espresso come LIMeco medio triennale; – la valutazione del giudizio di stato ecologico risultante (classe e con relativo colore convenzionale come da d.m. 260/2010).



Anagrafiche					Stato chimico triennio		
Bacino	Nome corpo idrico	Codice	Tipologia corpo idrico (fonte WFD2016)	Rete	STATO CHIMICO classe	SUPERAMENTI	Note
Aniene	Fosso dell'Osa 1	F4.84	CIFM	Operativo	BUONO		
Aniene	Fiume Aniene 5	F4.64	CIFM	Operativo	NON BUONO	Cipermetrina, Mercurio disciolto, Benzo-a-pirene	
Tevere Basso Corso	Fiume Tevere 5	F4.06 F4.62	CIFM	Operativo	NON BUONO	Cipermetrina, Benzo-a-pirene	

Anagrafiche					Elementi biologici			Elementi chimici a supporto		Stato ecologico triennio	
Bacino	Nome corpo idrico	Codice	Tipologia corpo idrico (fonte WFD2016)	Rete	Macroinvertebrati STAR-ICMI	Diatomee ICMi	Macrofite IBMR	Inquinanti specifici Tab. 1/8 art.1 DM 260/2010 (e s.m.m)	LIMeco	STATO ECOLOGICO classe	Note
Aniene	Fiume Aniene 5	F4.64	CIFM	Operativo	5	2		3	4	CATTIVO	1
Aniene	Fosso dell'Osa 1	F4.84	CIFM	Operativo	3			2	4	SUFFICIENTE	1
Tevere Basso Corso	Fiume Tevere 5	F4.06 F4.62	CIFM	Operativo	4	2		3	4	SCARSO	1

Note:

1: nel triennio 2018-2020 è stato calcolato il potenziale ecologico (caselle rigate)

Tabella 2 stazioni monitoraggio valutazione dello stato ecologico

[...]

**Analisi azioni-fattori-impatti**

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Fase di cantiere</b>		
Lavorazioni di cantiere Geologia	Realizzazione scavi e sbancamenti	Modifica dell'assetto geomorfologico
	Percolazione nel terreno, e conseguentemente in falda, di acque o altre sostanze contaminate	Sversamenti accidentali di liquidi inquinanti
Lavorazioni di cantiere Acque	Approntamento piste di cantiere	Sviluppo cantieri/opere in zone soggette ad esondazione fluviale
	Realizzazione scavi e sbancamenti	Interferenze con il reticolo idrografico
	Realizzazione di attraversamenti su corso d'acqua.	Possibile ostacolo al deflusso sotterraneo della falda
	Percolazione nel terreno, e conseguentemente in falda, di acque o altre sostanze contaminate	Sversamenti accidentali di liquidi inquinanti
<b>Fase di esercizio</b>		
Presenza dell'opera in esame geologia	Realizzazione dell'opera in esame	Modifica dell'assetto geomorfologico

	<i>Realizzazione dell'opera in esame</i>	<i>Sversamenti accidentali di liquidi inquinanti</i>
<i>Presenza dell'opera in esame Acque</i>	<i>Presenza dell'opera in esame</i>	<i>Sviluppo linea in zone soggette ad esondazione fluviale</i>
	<i>Presenza di nuove opere d'arte</i>	<i>Interferenze con il reticolo idrografico</i>
	<i>Realizzazione di attraversamenti su corso d'acqua</i>	<i>Possibile ostacolo al deflusso sotterraneo della falda</i>
	<i>Raccolta e convogliamento delle acque</i>	<i>Sversamenti accidentali di liquidi inquinanti</i>

### **Analisi impatti**

	<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
<i>Modifica dell'assetto geomorfologico</i>	<i>Il tracciato preso in esame si sviluppa in una zona collinare all'interno del dominio geomorfologico dei depositi vulcanici quaternari. Parte del tracciato della linea si sviluppa in un'area con una discreta densità di cavità. Tuttavia, allo stato attuale delle conoscenze, le numerose cavità dell'area lambiscono il tracciato ma non lo interessano completamente, per tale motivo non dovrebbero creare rischi di crollo. l'impatto sulla componente può essere considerato non significativo.</i>	<i>Nella fase di esercizio l'infrastruttura verrà realizzata in una zona densamente urbanizzata su un'area subpianeggiante e considerando la tipologia di terreno dove verranno costruite si può affermare che l'impatto sull'assetto geomorfologico è nullo.</i>
<i>Sversamenti accidentali di liquidi inquinanti</i>	<i>Tutte le comuni attività di cantiere prevedono, l'utilizzo o la presenza di macchinari, sostanze, operazioni e lavorazioni che, se non opportunamente studiate e correttamente gestite, potrebbero dare origine a impatti non trascurabili. Tali impatti sono comunque prevenibili e correggibili con opportune misure di mitigazione e accorgimenti specifici, previsti peraltro dalla vigente normativa in materia di stoccaggio di sostanze pericolose. Pertanto, l'impatto po' considerarsi non significativo.</i>	<i>La tramvia non produrrà nessun tipo di sversamento che possa potenzialmente inquinare il terreno; quindi, l'impatto su questa componente è nullo.</i>
<i>Sviluppo cantieri/opere in zone soggette ad esondazione fluviale</i>	<i>Dall'analisi degli strumenti urbanistici non risultano evidenti problematiche dal punto di vista idraulico nella realizzazione della linea tranviaria.</i>	<i>Il tracciato di progetto ricade in zone a rischio idraulico R2, R3 ed R4 ed in fascia A, B e C. Le prescrizioni indicate dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere nella Conferenza di Servizi e le opportune misure preventive permettono il deflusso delle acque in modo da non ostacolare e/o modificare il deflusso della possibile piena.</i>

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
		Per cui non si prevedono interferenze che possano modificare la pericolosità e il rischio idraulico dell'area di intervento.
Interferenze con il reticolo idrografico	Il tracciato di progetto interferisce con il reticolo idrografico con il Fosso di Tor Sapienza in tre punti. Dall'analisi degli strumenti urbanistici non risultano evidenti problematiche dal punto di vista idraulico nella realizzazione della linea tranviaria Termini – Tor Vergata. Perciò l'impatto è da considerarsi poco rilevante.	Il tracciato incontra il Fosso di Tor Sapienza che ricade tra quelli definiti "Sottobacini diversi da quelli dei corridoi ambientali", appartiene alle classi S2 - con grado di impermeabilizzazione compreso tra il 10% e il 30% (media criticità) e CL2 - sottobacini di media risposta idraulica. Gli studi di compatibilità idraulica per gli strumenti urbanistici e/o gli interventi da realizzarsi in tali aree seguono le prescrizioni dell'art7 delle Norme tecniche di attuazione: invarianza idraulica, impermeabilizzazione, consumo di suolo. Pertanto, l'impatto sulla componente è da considerarsi poco rilevante.
Possibile ostacolo al deflusso sotterraneo della falda	A partire dalle indagini disponibili si è evidenziato la presenza di un livello di falda locale medio che si attesta intorno alla quota di 22.5 m da p.c. Allo stato attuale delle conoscenze progettuali non risultano interferenze tra le strutture di attraversamento (fosso di Tor Sapienza) e la falda; perciò, l'impatto è da considerarsi non significativo.	A partire dalle indagini disponibili si è evidenziato la presenza di un livello di falda locale medio che si attesta intorno alla quota di 22.5 m da p.c. Allo stato attuale delle conoscenze progettuali non risultano interferenze tra le strutture di attraversamento (fosso di Tor Sapienza) e la falda; perciò, l'impatto è da considerarsi non significativo.

### Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<p>Verranno adottati tutti gli accorgimenti necessari ad impedire l'inquinamento delle falde evitando lo sversamento di sostanze inquinanti e dovranno essere scelte le tecniche di scavo e consolidamento meno impattanti sotto il punto di vista ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda la fase di cantiere la possibilità di inquinamento del suolo e sottosuolo da parte delle sostanze chimiche impiegate nei siti di cantiere sarà prevenuta tramite apposite procedure.</p> <p>Dovrà essere predisposta un'adeguata rete di scolo delle acque di piattaforma della tramvia, nonché delle acque intercettate da cordonate e dalle marginature della medesima, predisponendo opportuni punti di permeabilità idraulica. Particolare cura nello svolgimento delle attività di cantiere dovrà essere legata ai sottoservizi esistenti, sia in maniera diretta</p>	<p>L'esercizio della linea tramviaria non comporta emissioni di inquinanti-acque reflue, le mitigazioni a tutela del territorio sono costituite dalle seguenti opere di protezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vasche di accumulo con impianti di sollevamento</li> <li>• Fossi di guardia con funzione di laminazione</li> <li>• Impianti di trattamento di tutte le acque di prima pioggia</li> <li>• Tombini</li> </ul> <p>Come detto nei capitoli precedenti il tratto tramviario una volta realizzato non determineranno modifiche al regime idrologico e non si prevedono interferenze che possano modificare le caratteristiche quali-quantitative delle acque superficiali.</p>



Fase di cantiere	Fase di esercizio
<p><i>per perforazione degli stessi, sia in maniera indiretta a causa di cedimenti indotti dal peso dei macchinari impiegati. In generale tali rischi potranno essere evitati tramite un'accurata organizzazione dell'area di cantiere.</i></p> <p><i>La tutela della risorsa idrica e del suolo è correlata in particolar modo alla gestione delle acque che circolano all'interno del cantiere e a quelle che si producono con le lavorazioni, nonché alla gestione dei rifiuti e di particolari impianti e lavorazioni che possono interferire con il suolo, le acque superficiali e le profonde.</i></p> <p><i>Per tutti i dettagli operativi si rimanda al Paragrafo 6.3.3 del SIA.</i></p>	

## **Biodiversità**

### **Stato attuale**

*L'area in esame è abbastanza omogenea, essendo caratterizzata prevalentemente da superfici artificiali, in particolare "città, centri abitati", tranne che per il tratto finale di Tor Vergata, dove prevalgono le "zone a colture estensive".*

*Nell'ambito del progetto "Carta della Natura", una volta realizzata la carta degli habitat, si è proceduto alla valutazione delle unità ambientali cartografate in quanto la Legge 394/91, riguardo l'aspetto valutativo, pone come obiettivo evidenziare "i valori naturali ed i profili di vulnerabilità territoriale". Facendo riferimento alla letteratura scientifica, questi due concetti generici sono stati tradotti rispettivamente nei seguenti indici: valore ecologico e fragilità ambientale.*

*Nell'ambito di studio la maggior parte del tracciato, essendo costituita da superfici artificiali, rientra nelle aree per le quali il valore ecologico non è stato valutato, oppure è costituita da aree con valore ecologico basso o molto basso.*

*Anche per quanto riguarda la fragilità ambientale, essendo la maggior parte del tracciato costituita da superfici artificiali, rientra nelle aree per le quali il valore ambientale non è stato valutato oppure è basso o molto basso.*

*Un elemento importante per l'analisi del fattore ambientale "Biodiversità" è la verifica della presenza, nel contesto in esame, di aree soggette a regimi conservazionistici e/o di interesse naturalistico (Siti Natura 2000, Aree naturali protette). L'area direttamente interessata dall'intervento ricade in minima parte all'interno del Parco Naturale Regionale dell'Appia Antica (EUAP0446). Il **Parco Naturale Regionale dell'Appia Antica (EUAP0446)**, istituito con L.R. n.66 del 10 novembre 1988, nel 2002 ha un primo ampliamento ad includere il comprensorio di Tormarancia (circa 220 ettari) e nel 2018 si ha un'ulteriore estensione dell'area tutelata, che comprende diverse zone, tra le quali le aree del Divino Amore, Falcognana e Mugilla, portando l'estensione totale dell'area del Parco a circa 4.580 ettari.*

*L'area si inserisce in un contesto antropizzato, ma costituisce il corridoio biologico più importante per l'ingresso di elementi di naturalità nel centro urbano, e anche per gli elementi di biodiversità in essa presenti.*

La vegetazione è costituita da un eco-mosaico estremamente frammentato, ma con presenza di comunità e/o specie di interesse. [...]

### Analisi azioni-fattori-impatti

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Fase di cantiere</b>		
Lavorazioni di cantiere Vegetazione	Attività di scotico e sbancamento	Occupazione di suolo agricolo Sottrazione di vegetazione
	Trasporto su piste di cantiere e scavi	Disturbo dal sollevamento di polveri
Lavorazioni di cantiere Fauna	Aumento dei livelli di rumore e vibrazioni dovuto all'azione dei mezzi di cantiere	Disturbo causato da rumore e vibrazioni
	Interferenza del sistema di canterizzazione	Frammentazione degli habitat faunistici Alterazione degli elementi di connessione ecologica (corridoi, stepping stone...)
<b>Fase di esercizio</b>		
Presenza dell'opera in esame Vegetazione	Consumo di suolo naturale	Occupazione di suolo agricolo
		Sottrazione di vegetazione
Presenza dell'opera in esame Fauna	Passaggio dei convogli sulla linea tramviaria.	Disturbo causato da rumore e vibrazioni
	L'infrastruttura può costituire una barriera fisica, che divide porzioni di territorio in settori distinti e difficilmente raggiungibili	Frammentazione degli habitat faunistici Alterazione degli elementi di connessione ecologica (corridoi, stepping stone...)

### Analisi impatti

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
Occupazione di suolo agricolo	Le aree ricadono all'interno di un contesto territoriale il cui soprasuolo è prevalentemente costituito da aree già antropizzate o comunque in aree con soprasuoli naturali e/o habitat non importanti dal punto di vista conservazionistico. Perciò l'impatto può considerarsi trascurabile.	Sia la tramvia che il deposito si sviluppano la quasi totalità dell'estensione su aree già fortemente urbanizzate ed asfaltate; pertanto, l'impatto sulla componente può essere considerato trascurabile.
Sottrazione di vegetazione	Le aree di lavoro ricadono per lo più su zone artificiali. Perciò la vegetazione presente è di scarso valore naturalistico e l'impatto sulla componente è trascurabile.	Le opere si sviluppano per la quasi totalità in zone artificiali o di scarso valore naturalistico e l'impatto sulla componente è trascurabile.

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
<i>Disturbo causato dal sollevamento di polveri</i>	<i>L'impatto appare comunque reversibile sul breve periodo. Inoltre, attraverso l'adozione di idonee accortezze e buone pratiche di cantiere il danno risulta ulteriormente ridotto</i>	
<i>Disturbo causato da rumore e vibrazioni</i>	<i>Sia l'area vasta che l'area di progetto sono interessate già da diversi anni da una notevole pressione antropica e per questo le specie faunistiche presenti sono già da molto tempo abituate e adattate alle attività umane. Per questi motivi si ritiene che l'impatto sulla componente sia trascurabile.</i>	<i>Il popolamento faunistico gravitante nell'area di intervento è scarso e già da molto tempo abituate e adattate alle attività umane, perciò, l'impatto è trascurabile.</i>
<i>Frammentazione degli habitat faunistici</i>	<i>Le aree di cantiere e le aree di lavoro vengono realizzate in aree fortemente antropizzate e dove è già presente una forte frammentazione degli habitat presenti nel tessuto urbano, si può affermare che l'impatto sulla componente è da considerarsi trascurabile.</i>	<i>Le opere non determineranno un'ulteriore frammentazione degli habitat faunistici. L'impatto sulla componente è quindi trascurabile.</i>
<i>Alterazione degli elementi di connessione ecologica (corridoi, stepping stone...)</i>	<i>Le aree di cantiere si sviluppano in un territorio fortemente urbanizzato e i lavori saranno presenti per un periodo di tempo limitato, l'impatto sulla componente si può considerare trascurabile.</i>	<i>Considerando che le opere ricadono interamente in aree di frammentazione ecosistemica l'impatto è trascurabile.</i>

### **Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali**

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<i>Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni relative ai cantieri saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio delle opere in progetto. I terreni con vegetazione occupati dalle aree di cantiere e non destinati a diverso uso verranno ripristinati.</i>	<p>Si prevedono le seguenti misure mitigative e interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● rinaturalizzazione delle aree intercluse e/o aree residue;</li> <li>● la scelta delle specie da utilizzare nella realizzazione degli interventi e delle specie floristiche e varietà per le risistemazioni delle aree verdi avvenga selezionando la vegetazione prevalentemente tra le specie autoctone locali che maggiormente si adattano alle condizioni climatiche ed alle caratteristiche dei suoli, garantendo una sufficiente percentuale di attecchimento e limitando la necessità di manutenzione e di irrigazione delle stesse;</li> </ul>



Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● gli spazi verdi dovranno essere localizzati in maniera tale da poter determinare una sorta di “continuum” con la maglia del verde circostante al fine di favorire la continuità e la contiguità tra gli spazi ineditati ed il sistema ambientale esterno.</li> </ul>

## **Rumore**

### **Stato attuale**

Sono state effettuate due misure al fine di caratterizzare la sorgente tramviaria attuale, analizzando l'emissione acustica del mezzo tranviario circolante sulla linea Laziali – Centocelle.

In base a quanto riportato nell'elaborato “Studio acustico – Relazione generale” (TTTV-PD-LG-AMB-COM-R009-00-A1-A) e negli allegati correlati, si evince che su un totale di n. 79 ricettori sensibili, all'interno della fascia di 500 m (per lato), risultano oltre i limiti n. 59 ricettori in periodo diurno e n.11 ricettori in periodo notturno

I ricettori oltre i limiti diurni risultano essere tutti istituti scolastici, mentre i ricettori oltre i limiti notturni risultano essere case di cura.

I risultati delle simulazioni evidenziano il contributo significativo del traffico veicolare allo stato di fatto, soprattutto nell'area localizzata in zona Porta Maggiore e lungo Via Casilina.

Per quanto riguarda i ricettori non sensibili, su un totale di n. 416, censiti lungo il fronte di esercizio della nuova linea, risultano oltre i limiti n. 316 ricettori in periodo diurno e n.254 ricettori in periodo notturno.

Si è proceduto alla simulazione dei livelli in facciata anche dei ricettori individuati per il deposito. I risultati in facciata risultano entro i limiti allo stato attuale, sulla base delle simulazioni effettuate in considerazione dello scenario peggiore in termini di impatto, considerando tutte le sorgenti in funzione contemporaneamente.

Risulta evidente una situazione di superamento costante ed in alcune aree marcato dei limiti vigenti, sia per quanto concerne il periodo diurno che per quanto concerne il periodo notturno per lo scenario di simulazione allo stato di fatto.

Tale dato statistico risulta significativo nel descrivere la situazione di clima acustico allo stato attuale, caratterizzata da un intenso contributo del traffico veicolare, ma anche, in minor percentuale, delle linee tranviarie attualmente circolanti. Pertanto, le valutazioni condotte, hanno evidenziato potenziali criticità diffuse su gran parte dell'area di studio.

### **Analisi azioni-fattori-impatti**

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Fase di cantiere</b>		
Attività di cantiere – lavorazioni	Produzione emissioni acustiche	Compromissione del clima acustico
<b>Fase di esercizio</b>		
Passaggio dei convogli sulla linea tramviaria.	Produzione emissioni acustiche	Compromissione del clima acustico

### Analisi impatti

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
Compromissione del clima acustico	<p>Come si può evincere dalle mappe riportanti le isofoniche e dalle tabelle dei livelli equivalenti in facciata agli edifici riportate nell'elaborato "Studio acustico – Relazione generale" (TTTV-PD-LG-AMB-COM-R009-00-A1-A), la maggior parte dei ricettori risultano oltre i limiti imposti per la classe acustica di appartenenza.</p> <p>Tali indagini previsionali saranno in seguito supportate da misure di campo effettuate durante la fase di cantiere per verificare se mettere in atto ulteriori misure di mitigazione degli impatti acustici effettivamente prodotti al fine di salvaguardare la salute umana.</p>	<p>Lo studio dell'impatto da rumore dell'infrastruttura tramviaria all'interno del contesto in esame ha condotto a formulare delle considerazioni positive sul suo inserimento. Il contributo sonoro della nuova infrastruttura è risultato infatti limitato, a conferma di quanto acusticamente critico sia l'elemento flusso veicolare. Dallo studio svolto, è possibile quindi concludere che l'impatto acustico è destinato a ridursi o comunque a contenersi entro valori inferiori a quelli attuali nonostante l'aumento di flusso veicolare che si può prevedere avvenire nell'area urbana al 2027 (anno stimato di completamento e messa in opera dell'intera infrastruttura tramviaria).</p> <p>Il contributo del rumore prodotto dalla sola tramvia nello scenario di progetto è trascurabile, a conferma che il rumore è generato prevalentemente dal solo traffico veicolare; fermo restando il miglioramento, in termini di clima acustico, sull'area vasta considerata come dominio di studio, l'alterazione nelle immediate vicinanze del futuro tracciato è intrinsecamente connaturata alla natura stessa dell'intervento in progetto. Ciò nonostante, si ritiene che le valutazioni eseguite per i ricettori sensibili che hanno presentato delle criticità consentano di garantire il rispetto dei limiti interni vigenti per l'esercizio tramviario.</p>

### Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<p>Sulla base di quanto emerso dalle simulazioni, sarà necessario provvedere all'installazione di barriere antirumore mobili durante le lavorazioni più impattanti.</p>	<p>Allo stato attuale non sono previsti interventi di mitigazione indiretta della sorgente.</p> <p>Tutte le indagini previsionali saranno in seguito affinate nel corso della progettazione esecutiva e saranno</p>



Fase di cantiere	Fase di esercizio
<p>Per la delimitazione delle aree di lavoro sono state individuate 2 tipologie di recinzioni di cantiere:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tipo A recinzione costituita da pannelli di griglia metallica tipo "orso grill" montata su New-Jersey in c.c.a. prefabbricati collegati fra di loro ed ancorati al suolo. Tale recinzione delimita il cantiere nei tratti in cui lo stesso si sviluppi lungo ad una strada con traffico veicolare durante le fasi di cantiere in cui sono presenti scavi e dislivelli. L'altezza totale della recinzione è di circa 310 cm. Tale tipologia sarà completata con l'applicazione lato interno di pannello fonoassorbente il quale avrà la funzione di oscurare il cantiere, smorzare le emissioni di polveri e di onde acustiche.</li><li>• Tipo D recinzione costituita da pannelli di griglia metallica costituita da rete elettrosaldata riquadrata da tubolari in acciaio del diametro di 4 cm tutto zincato a caldo, montata su piantane appoggiate e ancorate sul terreno. Tale recinzione delimita il cantiere nei tratti in cui il cantiere deve possedere un fronte mobile e senza particolari necessità di protezione dell'area di cantiere (in assenza di scavi e in ambito urbano con limite max velocità 30Km/h). L'altezza totale della recinzione è di circa 200 cm. Tale tipologia sarà completata con l'applicazione lato interno di pannello fonoassorbente il quale avrà la funzione di oscurare il cantiere, smorzare le emissioni di polveri e di onde acustiche.</li></ul> <p>Come si evince dalle mappe in sezione, l'utilizzo di barriere fonoassorbenti lungo la linea durante la lavorazione può garantire un miglioramento significativo in facciata agli edifici, in particolar modo relativamente ai piani inferiori. Tali mitigazioni, considerata la vicinanza degli edifici alle lavorazioni, la loro altezza e l'entità delle lavorazioni di realizzazione dell'opera, non risultano sufficienti a garantire il rispetto del limite in facciata, essendo peraltro in alcuni casi molto restrittivo (edifici sensibili).</p> <p>Sarà dunque necessario, in fase di realizzazione, che per l'esecuzione delle attività di cantiere, venga richiesta al comune, l'autorizzazione in deroga per il superamento dei limiti di rumorosità.</p>	<p>supportate da misure di campo effettuate durante la fase di cantiere e la messa a regime per verificare l'opportunità di mettere in atto ulteriori azioni di salvaguardia.</p> <p>A seguito delle attività di monitoraggio che verranno condotte nella fase di Post Operam, qualora si riscontrasse un effettivo superamento dei limiti normativi, si provvederà a predisporre le opportune misure di mitigazione degli impatti.</p>

## Vibrazioni

### Stato attuale

Per la valutazione dello stato attuale, la determinazione della caratterizzazione dell'emissione dell'evento di transito del convoglio tramviario è stata condotta con una campagna di misura delle vibrazioni nelle linee esistenti del tram di Roma, in opportune sezioni scelte in funzione del tipo di armamento. La caratterizzazione dell'emissione dell'attuale linea tramviaria è stata eseguita nelle sezioni di misura di: Via Casilina per l'armamento su ballast, Via di Porta Maggiore per armamento in soletta e Via Giolitti per quello in conglomerato bituminoso. L'indagine ha permesso la caratterizzazione della sorgente nelle diverse situazioni strutturali di propagazione delle vibrazioni. Sulla base di quanto analizzato in merito allo scenario dell'attuale esercizio, risulta uno stato di propagazione delle vibrazioni dovute al transito tramviario eccedente in molte situazioni ai limiti della UNI 9614:2017 in quanto risultano superamenti a carico di ricettori in periodo sia diurno sia notturno.

### Analisi azioni-fattori-impatti

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Fase di cantiere</b>		
Attività di cantiere – lavorazioni	Produzione emissioni vibrazionali	Disturbo da vibrazioni negli edifici
<b>Fase di esercizio</b>		
Passaggio dei convogli sulla linea tramviaria.	Produzione emissioni vibrazionali	Disturbo da vibrazioni negli edifici

### Analisi impatti

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
Disturbo da vibrazioni negli edifici	<p>In base ai risultati del modello previsionale delle vibrazioni sviluppato, si riscontrano alcuni ricettori per i quali si potrebbe determinare il superamento del limite previsto dalla UNI 9614:2017.</p> <p>L'impatto atteso si estenderà alla sola limitata durata dei lavori e sarà, quindi, limitato nel tempo. Pertanto, al fine di ridurre il contributo vibrazionale dovuto ai mezzi coinvolti nelle lavorazioni di cantiere risulterà necessario attuare una serie di procedure operative per limitare gli impatti e possibilmente predisporre inoltre un sistema di monitoraggio vibrazionale da attuarsi in corrispondenza delle aree limitrofe abitative per le quali sono risultate criticità.</p>	<p>L'analisi condotta evidenzia una riduzione delle vibrazioni indotte dall'esercizio tramviario di progetto tale da eliminare i casi di superamento del limite diurno per tutti i ricettori analizzati in relazione alla loro tipologia di fruizione. Analogamente si riscontra il rientro entro il limite notturno, in particolare per i ricettori ad uso abitativo, ottenendo di fatto l'eliminazione dell'attuale disturbo della linea tramviaria allo stato attuale. Di fatto è possibile individuare nelle aree lungo il tracciato tramviario nello stato di progetto un miglioramento del clima vibrazionale riscontrabile in una diminuzione del valore assoluto di emissione delle vibrazioni. Il miglioramento si presenta principalmente nel centro abitato, dove la presenza di un armamento tramviario performante in relazione alla</p>



	Fase di cantiere	Fase di esercizio
		riduzione della propagazione delle vibrazioni (tipo L2 o L3) ne comporta una forte riduzione della loro emissione e quindi un sensibile beneficio in termini di riduzione del possibile.

### **Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali**

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<p>Al fine di contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari, è necessario agire sulle modalità di utilizzo dei medesimi, sulla loro tipologia e adottare semplici accorgimenti, per esempio quelli di tenere gli autocarri in stazionamento a motore acceso il più possibile lontano dai ricettori.</p> <p>Le misure di dettaglio potrebbero essere definite sulle caratteristiche dei macchinari impiegati e su apposite procedure di condotta delle lavorazioni. In linea indicativa, potrebbero essere osservate le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ rispettare la norma di riferimento ISO 2631 con i livelli massimi ammissibili delle vibrazioni sulle persone;</li> <li>○ contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari agendo sulle modalità di utilizzo dei medesimi e sulla loro tipologia;</li> <li>○ definire le misure di dettaglio di riduzione delle vibrazioni basandosi sulle caratteristiche dei macchinari effettivamente impiegati;</li> <li>○ posizionare impianti fissi lontano dai ricettori, in particolare, se presenti, dai sensibili;</li> <li>○ mantenere la buona cura delle aree di cantiere, per esempio conservando in buono stato le strade di cantiere ed eliminando avvallamenti o buche;</li> <li>○ per i ricettori sensibili, dove presumibilmente le attività legate alle lavorazioni più impattanti saranno incompatibili con la fruizione del ricettore, dovranno essere attuate procedure operative che consentano di evitare lavorazioni impattanti negli orari e nei tempi di utilizzo dei ricettori e nel periodo di riposo degli occupanti.</li> </ul> <p>Nei casi in cui non sia possibile mantenersi entro i limiti i livelli vibrazionali, pur avendo messo in atto tutte le pratiche al fine di ridurli e solo per attività temporanee, si ricorrerà alla stesura del "Piano di</p>	<p>Sulla base dei risultati dello studio vibrazionale, non si prevedono interventi di mitigazione per la fase di esercizio. Si prevede soltanto un monitoraggio in fase post operam per i ricettori che dalle simulazioni risultano eccedere i limiti fissati dalle UNI 9614:2017</p>

<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
<p>gestione dell'“impatto vibrazionale di cantiere” di dettaglio.</p> <p>In considerazione di quanto emerso dallo studio si dovrebbe provvedere alla predisposizione di un monitoraggio della componente che sia rappresentativo dello stato vibrazione dei ricettori che sono stati individuati</p>	

### **Campi elettromagnetici**

#### **Stato attuale**

La linea di contatto attuale, fin dove esistente, essendo alimentata in corrente continua, prevede comunque limiti normativi molto ampi che, generalmente, possono essere considerati come rispettati.

Le sottostazioni elettriche attualmente presenti, essendo di non recente realizzazione, verosimilmente non saranno dotate di efficaci sistemi di schermatura.

#### **Analisi azioni-fattori-impatti**

<b>Azioni di progetto</b>	<b>Fattori causali</b>	<b>Impatti potenziali</b>
<b>Fase di cantiere</b>		
Dispositivi e macchinari elettrici impiegati dagli addetti e dai lavoratori	Emissione di campi elettromagnetici a bassa frequenza	Effetti sulla salute umana
<b>Fase di esercizio</b>		
Esercizio del sistema di trasporto tramviario	Emissione di campi elettromagnetici sia da corrente continua che da corrente alternata.	Effetti sulla salute umana

#### **Analisi impatti**

	<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
Emissione di campi elettromagnetici	In riferimento alla limitata durata temporale della fase di cantiere e alle potenziali emissioni di campi a bassa frequenza generati da dispositivi e macchinari elettrici impiegati dagli addetti e dai lavoratori, è plausibile sostenere come la fase realizzativa non implichi particolari situazioni di criticità.	In riferimento agli impianti in corrente continua, è stato valutato il sistema di trasporto considerando le componenti maggiormente presenti nell'opera in progetto e, quali principali sorgenti del campo magnetico, la linea di contatto e le sbarre. Dalla valutazione, che ha permesso di stimare il valore generato di campo magnetico, è stato possibile stabilire che il nuovo servizio tramviario, per le postazioni ed aree analizzate, produrrà valori inferiori al limite previsto per la corrente continua. In riferimento agli impianti in corrente alternata sono stati valutati i campi

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
		<p>magnetici prodotti dai seguenti impianti: sottostazioni elettriche e cavidotti di media tensione.</p> <p>Per la valutazione del campo magnetico in alta frequenza, non è stato necessario procedere alla valutazione in quanto non è prevista l'installazione di stazione radio base dedicate al servizio e telecontrollo del tram in progetto. Per le eventuali comunicazioni saranno impiegate le attuali reti dei gestori già presenti sul territorio.</p>

### **Misure di mitigazione/ accorgimenti progettuali**

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<p>Nonostante i limitati impatti in fase di cantiere, si può ugualmente mantenere un approccio protezionistico relativo alla specifica componente finalizzato alla minimizzazione dell'impatto ambientale. Tale ottimizzazione è riferita al mantenimento di opportune distanze tra gli apparati, anche provvisori, che dovranno essere installati per il corretto funzionamento del cantiere (quali impianti per la produzione e trasformazione dell'energia elettrica, linee elettriche temporanee ecc.) e i potenziali ricettori sensibili posti in adiacenza alle aree di cantiere.</p>	<p>In merito alle sottostazioni elettriche, è emersa la necessità di contenere l'ampiezza delle DPA valutate a mezzo di inserimento di schermature. Tale mitigazione permetterà di ottenere, nell'immediata prossimità delle pareti delle sottostazioni elettriche, valori inferiori o prossimi al valore dell'obiettivo di qualità. Per le altre componenti della rete di distribuzione in corrente alternata si riscontrano valori di ampiezze delle DPA compatibili con le caratteristiche di posa e quindi non interferenti con luoghi a permanenza prolungata ed ammissibili con l'inserimento del contesto urbano.</p>

### **Monitoraggio**

Non si rende necessario il monitoraggio

### **Popolazione e salute umana**

#### **Stato attuale**

Dallo studio del contesto epidemiologico effettuato sui dati messi a disposizione dall'ISTAT, è stato possibile confrontare lo stato di salute dell'ambito provinciale di Roma e le aree di riferimento corrispondenti all'ambito regionale. Da tali confronti è stato possibile affermare che allo stato attuale tra la provincia interessata dalla progettazione dell'opera e le suddette aree di riferimento, non esistono sostanziali differenze tra i valori di mortalità relativi alle patologie eventualmente collegate alle attività afferenti all'opera infrastrutturale in esame.

Non sono, quindi, associabili fenomeni specifici rispetto all'infrastruttura tramviaria.

Al fine di fornire un quadro conoscitivo completo, il presente paragrafo è dedicato alla verifica dell'eventuale presenza di fattori di pressione nell'ambito di studio in esame, ed in particolare di:

- Stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- Siti di interesse nazionale SIN;

- Impianti di trattamento rifiuti;
- Esposizione all'inquinamento.

L'analisi per il censimento delle suddette categorie di fattori di pressione è stata condotta su un'area che si sviluppa su un raggio pari a circa 30 km dall'area di progetto.

All'interno di un raggio pari a circa 2 km dal tracciato di progetto, sono stati invece rilevati i siti che rientrano nell'Anagrafe dei Siti Contaminati. [...]

[...] gli stabilimenti RIR più prossimi al tracciato di progetto si collocano comunque ad una distanza di circa 15 km dal tracciato di progetto. Per questo motivo si possono escludere interferenze significative con l'opera.

I siti d'interesse nazionale sono individuati dal MASE, con il concorso delle Regioni, in ragione delle caratteristiche del sito, delle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, del rilievo dell'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali. (Art. 252, comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

I Siti d'interesse nazionale (SIN) sono porzioni di territorio in cui la quantità e la pericolosità degli inquinanti presenti rende elevato l'impatto sull'ambiente in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali. Tali siti sono individuati con decreto del Ministro dell'Ambiente, d'intesa con le regioni interessate, secondo i criteri definiti dal D.Lgs. 152/2006.

Il sistema impiantistico regionale per la gestione dei rifiuti viene definito dalla Regione Lazio attraverso il Piano di gestione dei rifiuti. La definizione delle caratteristiche e della potenzialità degli impianti si fonda sulla suddivisione del territorio del Lazio in ATO, secondo quanto prescritto dal D. Lgs. 152/06, nonché dal Piano di gestione dei rifiuti del Lazio, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 14 del 18/01/2012.

I principali impianti di gestione dei rifiuti urbani presenti sul territorio della Regione Lazio sono in tutto n° 21: n° 10 discariche, n° 8 impianti per il trattamento meccanico-biologico (TMB) e n° 3 impianti di incenerimento/gassificazione, tutti distanti dal tracciato di nostro interesse.

[...]

### Analisi azioni-fattori-impatti

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Dimensione Costruttiva</b>		
Attività di cantiere - lavorazioni	Produzione emissioni inquinanti (polveri)	Modifica della qualità dell'aria
Attività di cantiere - lavorazioni	Produzione emissioni acustiche e vibrazionali	Compromissione del clima acustico
<b>Dimensione operativa</b>		
Traffico in esercizio	Produzione emissioni inquinanti in atmosfera	Modifica della qualità dell'aria
Traffico in esercizio	Produzione emissioni acustiche	Compromissione del clima acustico

### Analisi impatti

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
Produzione emissioni inquinanti	La produzione di inquinanti relativa alle lavorazioni previste, sia per quanto	L'infrastruttura tramviaria non determina emissioni dirette di

	Fase di cantiere	Fase di esercizio
	<i>riguarda la movimentazione dei materiali, sia dovuto alla circolazione dei mezzi sulle piste di cantiere è stata stimata in una quantità tale da non modificare lo stato della qualità dell'aria. Sono state comunque previste delle azioni mitigative per ridurre al massimo la produzione di inquinanti.</i>	<i>inquinanti gassosi e polverulenti; pertanto, non si ritiene che l'esercizio dell'opera possa determinare alterazioni rispetto allo stato attuale della qualità dell'aria dell'area di studio</i>
<i>Produzione emissioni acustiche</i>		

### **Misure di mitigazione/accorgimenti progettuali**

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<i>Per le mitigazioni nei confronti della popolazione per la fase di cantiere si fa riferimento agli interventi indicati nei par.0 e 0</i>	<i>Per le mitigazioni nei confronti della popolazione per la fase di cantiere si fa riferimento agli interventi indicati nei par.0 e 0</i>

### **Monitoraggio**

*Si fa riferimento al monitoraggio previsto per le componenti Aria e clima e Rumore.*

### **Paesaggio e patrimonio culturale**

#### **Stato attuale**

*L'opera in esame si sviluppa da Ovest a Est partendo dal centro della Città di Roma, precisamente dalla stazione di Termini (via Gioberti) ed arriva fino alla periferia di Tor Vergata (da via Casilina altezza via G. Bonasoni a Tor Vergata altezza viale Pietro Gismondi). Essa si colloca in un'area che nel tempo è riuscita a conservare le testimonianze della presenza umana ma anche le testimonianze della complessità naturalistica ed ecosistemica. Il concetto di diversità eterogenea culturale e naturale emerge in modo sostanziale.*

*Le tratte individuate sono:*

- Prolungamento Laziali–Termini, lungo via Giolitti da via Gioberti a via Mamiani;*
- Tratta Laziali–Centocelle, da via Giolitti altezza via Mamiani a via Casilina altezza via Carpineto;*
- Tratta Centocelle–Giardinetti, lungo via Casilina da via Carpineto a via G. Bonasoni - oltre GRA;*
- Deposito Centocelle Ovest, via Casilina altezza via Valmontone;*
- Tratta Giardinetti-Tor Vergata, da via Casilina altezza via G. Bonasoni a Tor Vergata altezza viale Pietro Gismondi.*

*Esse attraversano e incidono diversi contesti paesaggistici, descritti di seguito.*

#### **Prolungamento Laziali–Termini, lungo via Giolitti da via Gioberti a via Mamiani**

*Il nuovo percorso tranviario percorre via Giolitti sfruttando l'attuale corsia del servizio pubblico per tutta la sua lunghezza. Il paesaggio che si incontra, [...], è di carattere storico architettonico. Difatti, fabbricati come la stazione di Termini, legata a eventi epocali di Roma, anche se con molteplici modifiche nel corso del tempo, rappresenta uno dei monumenti più importanti dell'architettura moderna romana.*



Proseguendo lungo via Giolitti si incontra la stazione Termini-Laziali dalla quale inizia il tratto della storica linea ferroviaria elettrica Roma - Frosinone (dal 1935 ridotta a Roma - Fuggi), l'antenata dell'odierna tratta Laziali - Giardinetti che verrà adeguata, riutilizzando il sedime ferroviario esistente nell'opera in oggetto.

### **Tratta Laziali–Centocelle, da via Giolitti altezza via Mamiani a via Casilina altezza via Carpineto**

Proseguendo su via Giolitti, si incontrano numerosi edifici sia ad uso abitativo sia edifici monumentali di notevole interesse storico artistico come il tempio di Minerva, la chiesa di Santa Bibiana subito adiacente al Ferrohôtel, il teatro Margherita e il teatro Ambra Jovinelli; il sedime ferroviario esistente passa accanto al tempio di Minerva fino al passaggio attraverso le arcate di Porta Maggiore. In questa tratta il tracciato interessa prevalentemente gli assi stradali su cui si alternano i tessuti della città storica, con tipologia edilizia otto-novecentesca degli edifici a isolato e puntiforme, e quello della città consolidata con tipologia edilizia a media e alta densità abitativa.

Lungo questo tratto il tracciato è in adiacenza al fascio dei binari affiancato a nord da tessuti molto eterogenei alternati ad importanti attrezzature di servizio, come la Rimessa ATAC, e vecchi impianti industriali, come la Serono (oggi hotel Eurostar).

Nel tratto che attraversa Porta Maggiore fino al piazzale Labicano si estende un'area verde, (Parco dell'Appia Antica) utilizzata come punto di ritrovo e punto di scambio delle infrastrutture pubbliche. Porta Maggiore è una delle porte nelle Mura aureliane di Roma e si trova nel punto in cui convergono otto degli undici acquedotti che portavano l'acqua alla città. Tutta l'area nelle vicinanze è ricca di reperti antichi: piccoli monumenti funebri, colombari, ipogei e, soprattutto, una "basilica sotterranea".

Superato il piazzale Labicano la tratta si interclude tra il sedime della ferrovia esistente e il retro di edifici residenziali, tracciando sempre il sedime del tram storico. Arrivati all'altezza di via Casilina, l'antica via Labicana che collegava Roma a Labicum sui Castelli Romani, si ha una forte presenza storica rappresentata dai numerosi acquedotti antichi e dalle numerose ville suburbane, alcune delle quali erano semplici residenze di lusso, altre invece erano associate ad una vera e propria imprenditoria agricola che sfruttava la zona con una agricoltura intensiva e con veri latifondi.

Il tracciato prosegue lungo la ferrovia affiancato al quartiere Pigneto fino ad arrivare al quartiere Tor Pignattara. Entrambi questi ambiti urbani sono caratterizzati da tipologie edilizie eterogenee accomunate da una densità medio-alta per altezza degli edifici, ridotte dimensioni stradali e scarsità di spazi aperti. Nella sua prosecuzione il tracciato, che segue la via Casilina, è affiancato da due importanti interruzioni ambientali come Villa De Santis ed il Parco di Centocelle.

Lungo questa tratta sono presenti due realtà insediative molto differenti: il quartiere Casilino 23, con tipologie in linea disposte a raggiera ad altezze crescenti, ed i quartieri Centocelle, Alessandrino e Torre Maura caratterizzati, invece, da una densità media dovuta alla prevalenza della tipologia a palazzina. Quest'ultimo quartiere è diviso dagli altri due da una forte presenza di attività non residenziali rappresentate dal Centro commerciale Casilino e dal Policlinico Casilino.

Nella tratta Centocelle – Giardinetti, al km 6 circa, è presente il Deposito di Centocelle parte integrante del presente progetto. Il deposito officina di Centocelle è localizzato a nord lungo la via Casilina, circa 550 metri a monte dell'incrocio con viale Palmiro Togliatti, in un punto in cui questa è stata raddoppiata in due carreggiate, con tre corsie per senso di marcia: sul lato opposto si estende il Parco di Centocelle e, nello spazio che dal 1904 al 1965 ospitò l'aeroporto "Francesco Baracca" e che dal 2004 ospita la sede



del Comando operativo interforze della NATO. L'impianto è l'ultimo dei tre di cui era dotata la ex ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone: gli altri, Genazzano e Fiuggi, furono chiusi all'abbandono della tratta extraurbana. La realizzazione dell'impianto risale al 1916-1917, anno in cui fu inaugurata la prima tratta Roma-Genazzano.

Il deposito si presenta diviso in due parti dalla via Tor de' Schiavi la quale, fino al 1982, ospitava i binari per la diramazione urbana verso piazza dei Mirti. Il piazzale che ospita il complesso delle officine si trova invece sul lato Laziali e ospita i reparti per la manutenzione e riparazione suddivisi in: elettrico ed elettronico, meccanica, motori, verniceria e magazzino ricambi.

L'edificio delle officine, lato ovest, può ospitare al suo interno 6 treni su altrettanti binari, dei quali quattro dotati di fossa per ispezione e manutenzione di organi elettrici e meccanici dei sottocassa. Congiuntamente alla riduzione dell'impianto lato Giardinetti, durante la realizzazione della nuova stazione di Parco di Centocelle della linea C della metropolitana è stato realizzato, accanto all'edificio minore "Officina" lato est, un nuovo impianto di depolverizzazione per la pulizia del sottocassa dei veicoli.

Oggi l'impianto ha una superficie complessiva di 33.200 metri quadri, così ripartita:

- lato Laziali: 20.500 metri quadri;
- lato Giardinetti: 12.700 metri quadri.

Alla fine di questa tratta, all'altezza del Grande Raccordo Anulare la linea ferroviaria si affianca al Parco Parcours fino ad arrivare a Giardinetti.

**Tratta Giardinetti-Tor Vergata, da via Casilina altezza via G. Bonasoni a Tor Vergata altezza viale Pietro Gismondi**

Dall'attuale stazione metropolitana linea C di Giardinetti, il tracciato in progetto prosegue verso est in adiacenza al muro di contenimento della linea metropolitana, dapprima in un'area residuale per poi immettersi sulla carreggiata stradale della Via Casilina in modo da consentire lo svincolo a destra su Via Antonio Ingegnoli. Proseguendo verso sud, il sedime della tramvia interessa l'area immediatamente adiacente a Via A. Ingegnoli che insiste sulla tenuta del Castello di Torrenova preesistenza di epoca medievale.

Dopo circa 330 metri il nuovo tracciato tramviario piega verso ovest e prosegue in affiancamento su Via Pietro Gentili sempre nell'area della Tenuta di Torrenova per altri 300 metri circa fino ad intersecare il "Fosso del Giardino". Dopo aver attraversato il fosso il tracciato continua verso sud sull'asse stradale di via di Carcaricola fino ad entrare in Via della Sorbona verso est. Il tracciato tramviario costeggia la rotatoria di Via della Sorbona per consentire l'immissione della sede tramviaria su Via Columbia prima e su via Cambridge poi, attraversando il polo universitario fino ad arrivare al nuovo capolinea nel quale si trova un'area interclusa degradata.

Quest'ultima tratta, a differenza delle precedenti, è caratterizzata da ampi spazi aperti costituiti da importanti aree verdi che ad oggi sono testimonianza dei caratteri identitari dell'agro romano.

Le viabilità principali, come la via Casilina, si dipartono dal centro città a formare un sistema radiale che connette i poli urbani con le immediate periferie. Tali assi frammentano e ritmano l'agro romano attorno al quale gli elementi residenziali danno forma ai diversi quartieri.

**Analisi azioni-fattori-impatti**

Azioni di progetto	Fattori causali	Impatti potenziali
<b>Dimensione Costruttiva</b>		
Scavi, sbancamenti e	Accumuli di terreno e di	Alterazione della percezione visiva del



<i>accumulo materiale Paesaggio</i>	<i>materiale</i>	<i>paesaggio</i>
<i>Scavi e sbancamenti Paesaggio</i>	<i>Rimozione della vegetazione spontanea preesistente</i>	<i>Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo</i>
<i>Approntamento aree e piste di cantiere Patrimonio culturale</i>	<i>Presenza di mezzi d'opera e attrezzature di lavoro</i>	<i>Danneggiamento o alterazione fisica del bene</i>
<i>Approntamento aree e piste di cantiere Patrimonio culturale</i>	<i>Modificazioni della morfologia locale</i>	<i>Alterazione della percezione del bene, in rapporto alla realizzazione della nuova opera</i>
<b>Dimensione fisica</b>		
<i>Presenza della nuova infrastruttura</i>	<i>Realizzazione dell'opera in esame/ inserimento di nuove opere d'arte</i>	<i>Alterazione della percezione visiva del paesaggio</i>
		<i>Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo</i>
		<i>Danneggiamento o alterazione fisica del bene</i>
		<i>Alterazione della percezione del bene, in rapporto alla realizzazione della nuova opera</i>

### **Analisi impatti**

	<i>Fase di cantiere</i>	<i>Fase di esercizio</i>
<i>Alterazione della percezione visiva del paesaggio</i>	<i>L'area di cantiere è temporanea e gli effetti sul paesaggio e sulla percezione di esso, sono legati alle fasi di cantierizzazione dell'opera, si possono considerare in gran parte reversibili. Perciò l'impatto è trascurabile.</i>	<i>Le opere in progetto, come già evidenziato, si inseriscono in contesti prevalentemente urbani non andando a comportare elementi di cambiamento rilevante nella conformazione del paesaggio. L'intervento ricade in un'area già occupata in buona parte dal tram, si ritiene pertanto, che anche per tali opere l'impatto sia da considerarsi non significativo.</i>
<i>Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo</i>	<i>Considerando che la maggior parte delle aree verranno realizzate in zone classificate come "Reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche" e che le lavorazioni risultano essere temporanei e reversibili gli impatti possono considerarsi non significativi.</i>	<i>L'inserimento delle sottostazioni elettriche genera sicuramente un impatto per quanto riguarda la sottrazione del suolo, anche se minimo in quanto sono previste in aree già urbanizzate.  Pertanto, considerando che la maggior parte delle opere verranno realizzate in zone classificate come "Reti stradali, ferroviarie e infrastrutture tecniche" e all'interno di un contesto già</i>



	Fase di cantiere	Fase di esercizio
		<i>fortemente urbanizzato, l'impatto può considerarsi non significativo.</i>
<i>Danneggiamento o alterazione fisica del bene</i>	<i>L'area, di notevole interesse storico, non subirà alcun danno: in corrispondenza di tale area, infatti, le lavorazioni consisteranno in un adeguamento del sistema binario già esistente e non apporteranno alcun deterioramento diretto o indiretto all'area oggetto di vincolo. L'impatto può considerarsi trascurabile.</i>	<i>Considerando che l'area oggetto di studio è già caratterizzata in buona parte del tracciato dalla presenza della rete tramviaria, è possibile definire gli impatti in tale fase non significativi.</i>
<i>Alterazione della percezione del bene, in rapporto alla realizzazione della nuova opera</i>	<i>L'impatto dovuto alle recinzioni di cantiere e ai mezzi pesanti, specie nel primo tratto dove si trova il Tempio di Minerva Medicea, sarà abbastanza incisivo ma è comunque temporaneo e reversibile. L'impatto può considerarsi trascurabile.</i>	<i>Considerando che l'area oggetto di studio è già caratterizzata in buona parte del tracciato dalla presenza della rete tramviaria, è possibile definire gli impatti in tale fase non significativi.</i>

### **Misure di mitigazione/accorgimenti progettuali**

Fase di cantiere	Fase di esercizio
<i>Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni relative i cantieri saranno rimosse e si procederà al ripristino dei siti vegetazionale delle aree di cantiere e le specifiche aree individuate per la sistemazione del verde urbano (isole verdi, rilevati, sede tramviaria inerbita).</i>	<i>Le opere a verde progettate si fondano prevalentemente su interventi di recupero delle aree direttamente interessate dal progetto, con lo scopo principale di mitigare la percezione visiva della futura infrastruttura tramviaria e stradale. Gli interventi di inserimento paesaggistico riguardano:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Banchine;</i></li> <li>- <i>Marciaiedi;</i></li> <li>- <i>Aree pedonali;</i></li> <li>- <i>Sede tranviaria e stradale.</i></li> </ul>

### **Monitoraggio**

*Non si rende necessario il monitoraggio*

\* \* \*

### **ESITO ISTRUTTORIO**

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti di cui il tecnico Ing. Franco Rocchi, iscritto all'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Pisa (Sezione A) al n. 1041, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.



**Considerato** che gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale, i pareri, i verbali e le note soprarichiamate, disponibili in formato digitale al seguente link: <https://regionelazio.app.box.com/v/VIA-023-2024> e depositati presso questa Autorità competente, comprensivi delle integrazioni prodotte, sono da considerarsi parte integrante del presente provvedimento.

**Considerato** che:

- L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di un sistema tranviario di collegamento tra la stazione Termini e l'area di Tor Vergata. Il tracciato si sviluppa interamente nel Comune di Roma interessando il territorio dei Municipi I, V, VI e VII.
- Tale progetto prevede la trasformazione dell'esistente linea ferroviaria Laziali – Giardinetti di lunghezza complessiva pari a 9 km, di cui solo 5 km attualmente in funzione, in moderna tranvia urbana e il prolungamento dell'infrastruttura sia verso Tor Vergata che verso il centro fino alla Stazione Termini. Il tracciato della suddetta linea trarrà infatti origine dal capolinea ovest, situato adiacente alla stazione ferroviaria di Roma Termini, e si svilupperà per una lunghezza complessiva pari a circa 13 km, fino al capolinea est posto in prossimità di Via Cambridge in zona Tor Vergata.
- Lungo il tracciato la direttrice tranviaria scambierà con la metro C e sarà interconnesso con la futura tranvia Togliatti.
- Il progetto prevede anche la trasformazione del deposito di Centocelle rendendolo funzionale alle nuove vetture tranviarie previste in esercizio sulla linea. Saranno vetture bimodali, ossia in grado di essere esercite anche in tratti non alimentati da rete aerea quali l'ambito di Minerva Medica e Santa Bibiana per i quali il progetto è stato particolarmente curato ai fini della tutela del patrimonio archeologico.
- Verranno adottate soluzioni tecnologiche moderne anche in materia di infrastrutture tranviarie antivibranti e mitigate in termini di emissioni acustiche.
- Nel corso dell'iter istruttorio, sono state avanzate delle varianti progettuali che nello specifico riguardano:
  - il Deposito di Centocelle Ovest, il layout è stato completamente rivisto in funzione del vincolo imposto dalla Soprintendenza su alcuni fabbricati ritenuti di interesse culturale;
  - una variante di tracciato che prevede che la linea tranviaria scavalchi via della Sorbona in viadotto per poi riposizionarsi su via Columbia in sede riservata fino al capolinea in corrispondenza del Policlinico di Tor Vergata, detta variante è stata proposta a seguito delle osservazioni avanzate dall'Università degli studi di Tor Vergata che ha evidenziato criticità connesse all'attraversamento a raso di via della Sorbona prevista nella prima versione progettuale.

**Preso atto** che il progetto denominato “Linea Termini – Giardinetti – Tor Vergata” rientra nell'elenco delle opere definite come “*punti fermi*” (linee programmatiche per la redazione del PUMS approvate con Deliberazione di Assemblea Capitolina n.9 del 3 agosto 2016 e Delibera Giunta Capitolina n.113/2017) nell'ambito dei progetti individuati dall'Amministrazione comunale come invariante infrastrutturali del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale. Il PUMS di Roma Capitale è stato adottato in Assemblea Capitolina il 2 agosto 2019 e poi approvato definitivamente con Delibera di Assemblea Capitolina n.14/2022.

**Preso atto** che la realizzazione di tale progetto porta al conseguimento di obiettivi primari come la riqualificazione della parte di città attraversata dall'opera, il potenziamento del servizio pubblico e quindi della mobilità in generale.

**Considerato** che, in merito all'iter amministrativo, procedimentale e attuativo dell'opera, dalla documentazione in atti si evince quanto segue:

- L'Amministrazione di Roma Capitale ha presentato nel 2018 istanza per il cofinanziamento degli interventi di ammodernamento della linea in oggetto, sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica in cui è stata sviluppata un'approfondita valutazione delle possibili alternative tecniche. Tali analisi sono state basate su una metodologia di confronto multicriteri che ha portato ad individuare come preferibile la soluzione di:
  - ristrutturare l'armamento sulla intera linea, adottando soluzioni volte a contenere l'impatto acustico e vibrazionale dell'esercizio;
  - mantenere lo scartamento preesistente (di tipo metrico italiano, 950 mm);
  - prolungare la linea lungo via Giolitti fino all'angolo con via Gioberti in corrispondenza della cosiddetta Galleria gommata di accesso alla Stazione ferroviaria di Roma Termini.
- Il progetto di fattibilità presentata nel 2018 ha pertanto sviluppato questa proposta progettuale unitamente al prolungamento della linea fino a Tor Vergata.
- Con nota 7491 del 29/10/2019 la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale ha informato Roma Capitale che l'intervento "Linea Termini – Giardinetti - Tor Vergata (linea tramviaria)" è rientrato nella graduatoria di merito con osservazioni di natura tecnico-economica, a cui è stato dato riscontro con nota 41871 del 05/11/2019. La miglioria richiesta è consistita nella modifica infrastrutturale prevedendo l'adozione di un diverso scartamento compatibile con il resto della rete tramviaria capitolina (1.445 mm), con conseguente adeguamento del quadro economico. In osservanza alla successiva nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 348 del 20/01/2020, il progetto è stato aggiornato adottando lo scartamento tranviario standard per l'intera estensione della linea. La proposta progettuale è stata integrata con il conseguente intervento di ammodernamento del deposito di Centocelle, attualmente utilizzato per il parcheggio e manutenzione dei veicoli ferroviari a servizio della linea Roma-Giardinetti. La modifica dello scartamento della linea comporterà la dismissione delle vetture attualmente circolanti e la riconversione di parte della struttura al fine di renderla funzionale al parco rotabili che entrerà in esercizio sulla linea.
- Il progetto di fattibilità tecnico economica della linea Termini Tor Vergata, inclusiva del Deposito di Centocelle Ovest, è stato redatto da RSM secondo i requisiti contenuti nell'Addendum all'Avviso n.2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al *Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi* ed è stato oggetto di approvazione e finanziamento da parte del MIT con Decreto n. 235/2020.
- Il progetto di fattibilità tecnico economico del deposito di Centocelle Est è stato finanziato a valere sulle risorse dell'Avviso n.2 per la presentazione di istanze per accesso alle risorse destinate al *Trasporto Rapido di Massa ad Impianti Fissi* con Decreto MIT n. 97/2022.
- L'intervento, nella sua interezza – ovvero linea più deposito di Centocelle, completo - altresì rientra tra le opere commissariate con DPCM n. 19705 del 21/04/2022.



- L'intervento di progetto è stato quindi inserito, per la parte di potenziamento e ampliamento della rete tranviaria capitolina, negli interventi di Piano del PUMS della Città Metropolitana, adottato con Decreto del Sindaco metropolitano nel gennaio 2023.
- Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. ha indetto una gara europea nel 2021 per l'affidamento dei servizi di progettazione di tre linee tranviarie previste dal PUMS di Roma Capitale. Il lotto 3, "Servizio di progettazione definitiva per appalto integrato della Linea tranviaria Termini-Tor Vergata e del deposito collegato di Centocelle est" è stato aggiudicato al Raggruppamento Temporaneo di Progettazione composto da Systra-Sotecni Spa (mandataria), Systra-SWS Spa, Architecna srl, Ambiente Spa, Go-Mobility srl, Poleis soc. coop. e ing. Andrea Spinosa (mandanti) e le attività per la progettazione definitiva della linea tranviaria Termini-Tor Vergata sono iniziate il 16/03/2023 sulla base della comunicazione n. 21963 della Stazione Appaltante per l'avvio in urgenza delle attività.
- Il progetto definitivo è stato consegnato il 30/11/2023 alla Stazione Appaltante, la quale ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs. n. 152/06, con prot. n. 5440 il 08/02/2024 (acquisita a mezzo PEC con prot. n. 184340 del 08/02/2024).

**Considerato** che sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:

- Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio, nota prot. n. 5045-P del 27/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 674578 in pari data.
- Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, nota prot. n. 27740 del 23/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 680422 del 24/05/2024 e nota prot. n. 31708-P del 05/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 596811 in pari data.
- Il Ministero della Cultura, Parco Archeologico dell'Appia Antica, nota prot. n. 2957-P del 24/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 663128 del 25/06/2025.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i trasporti e la navigazione, Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, Divisione 5 – Sistemi di trasporto rapido di massa, nota prot. n. 4806 del 04/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 593734 in pari data.
- Agenzia del Demanio, Direzione Roma Capitale, nota prot. n. 4379 del 04/04/2024, acquisita con prot. n. 348665 in pari data e nota prot. n. 5666 del 06/05/2025, acquisita con prot. n. 669112 del 26/06/2025.
- AUBAC – Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, nota prot. n. 5835 del 28/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 698833 del 29/05/2024.
- Polizia di Stato, Compartimento Polizia Ferroviaria per il Lazio, nota prot. n. 21628 del 02/08/2025.
- Regione Lazio, Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione



Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale, nota prot. n. 767052 del 13/06/2024 e nota prot. n. 739547 del 17/07/2025.

- Regione Lazio, Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Pareri Geologici e Sismici, Suoli, Invasi – Servizio Geologico e Sismico Regionale, nota prot. n. 1335132 del 29/10/2024 e nota prot. n. 692456 del 03/07/2025.
- La Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, con nota prot. n. 735431 del 16/07/2025.
- Parco Regionale dell'Appia Antica, nota prot. n. 2251 del 19/09/2024, acquisita con prot. n. 1147248 del 20/09/2024 e nota prot. n. 1607 del 18/06/2025, acquisita con prot. n. 640754 in pari data.
- Arpa Lazio, Dipartimento Pressioni sull'Ambiente, Servizio Supporto Tecnico ai Processi Autorizzatori, Unità Valutazioni Ambientali, nota prot. n. 68486 del 25/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1173052 in pari data e nota prot. n. 49102 del 09/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 711907 in pari data.
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Servizio 2 e RUM, nota prot. n. 159780 del 05/08/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 807992 del 06/08/2025, con la quale esprime parere unico favorevole con prescrizioni.
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV “Pianificazione strategica e governo del territorio” Servizio 1 “Urbanistica e attuazione del PTMG”, nota prot. n. 138945 del 12/08/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1019784 del 13/08/2024.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. “Valutazioni Ambientali”, Determina Dirigenziale n. NA/349/2024, protocollo n. NA 23579 del 07/11/2024 e Determinazione Dirigenziale n. NA/253/2025 del 17/07/2025, protocollo n. NA 15807 del 17/07/2025.
- Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Territorio, Servizio Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Urbis e Carta per la Qualità, nota prot. n. 34718 del 20/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1153090 del 23/09/2024 e nota prot. n. RI 17346 del 28/04/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 474421 in pari data, nota protocollo RI 23491 del 04/06/2025
- Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti. Nota protocollo QG 31859 del 17/06/2025.
- Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale, nota protocollo QI 122576 del 14/06/2024.
- Roma Capitale, Dipartimento Programmazione Urbanistica. Nota protocollo QF 115450 del 18/06/2025.
- Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale. Nota protocollo QL 84274 del 23/10/2024.
- Roma Capitale, Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici. Nota protocollo QN 213164 del 17/10/2024.



- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Autorizzazione impianti di gestione rifiuti e attività estrattive, nota protocollo NA 12565/2024;
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione inquinamento acustico ed elettromagnetico; nota protocollo NA 21207 del 08/10/2024, nota protocollo NA 22916 del 29/10/2024 e NA 11203 del 28/05/2025.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Ufficio Approvazione Impianti di Depurazione. nota protocollo NA 23426 del 06/11/2024 e nota prot. n. NA 12992 del 17/06/2025;
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo. nota protocollo NA 23531 del 07/11/2024;
- Polizia di Roma Capitale - V Gruppo Prenestino. Nota protocollo VF 54014 del 01/10/2024 e Nota protocollo VF 35524 del 17/06/2025.
- Polizia di Roma Capitale - V Gruppo Casilino. Nota protocollo VG 53482 del 14/10/2024.
- Polizia di Roma Capitale – VI Gruppo Torri. Nota protocollo VH 99869 del 17/10/2024 e Nota protocollo VH 60832 del 11/06/2025.
- Polizia di Roma Capitale Gruppo VII – Tuscolano. Nota protocollo VL 32626 del 21/05/2025.
- Università degli Studi di Roma Tor Vergata, nota del 30/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 679946 del 30/06/2025.
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Vice Direzione Generale Operation, Direzione Operativa Infrastrutture, Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, nota prot. n. RFI-VDO-DOIT.RM\A0011\P\2024\0006260 del 18/12/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1555091 in pari data e nota prot. n. RFI-VDO-DOIT.RM\A0011\P\2025\0003236 del 20/06/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 662087 del 24/06/2025.
- Roma Metropolitane S.r.l. in liquidazione, nota prot. n. 4867 del 04/08/2025.
- Grandi Stazioni Rail S.p.A. con nota prot. n. 5782 del 05/08/2025.
- ACEA ATO2 S.p.A. Direzione Generale, Investimenti e Servizi per l'Ambiente, Permitting, Patrimonio e Nuovi Asset, nota prot. n. 586470 del 05/08/2025.
- BT Italia S.p.A. PEC del 22/02/2024, acquisita con prot. n. 253860 del 23/02/2024.
- TIM FOL Roma, nota del 26/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 267391 del 27/02/2024.
- Areti S.p.A. nota prot. n. 16513/24 del 28/02/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 279199 in pari data.
- Società Valtellina S.p.A. per conto della Retelit Digital Services S.p.A. PEC del 05/03/2024, acquisita con prot. n. 306484 in pari data.
- Società Wind Tre S.p.A. PEC del 06/03/2024, acquisita con prot. n. 312410 in pari data.
- Terna Rete Italia S.p.A. nota del 03/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 721620 in pari data.



- Italgas Reti S.p.A., nota prot. n. F24268DEF0004 del 20/09/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 1167496 del 25/09/2024.
- Società Interoute Exa, PEC acquisita con prot. n. 45467 del 15/01/2025.
- Società Vodafone Italia S.p.A. PEC del 18/06/2025, acquisita al protocollo regionale n. 639613 in pari data.
- ARETI S.p.A. Unità Illuminazione Pubblica, nota prot. n. 56552 del 08/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 708928 in pari data.
- ARETI S.p.A. Pianificazione e Sviluppo Rete, nota prot. n. 60324 del 21/07/2025, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 751908 in pari data.

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

**Considerato** infine che:

- per quanto concerne l'analisi degli strumenti di pianificazione territoriale, ambientale e di settore afferenti al quadro di riferimento programmatico, dalla documentazione in atti e da quanto desunto dai contributi istruttori, si rileva:

Il tracciato della linea tranviaria interferisce con beni paesaggistici dichiarativi, ricognitivi e tipizzati ai sensi dell'art. 134 co. 1 lett. a), b) e c) del DLgs n. 42/2004 in corrispondenza dei quali gli interventi sono disciplinati dal PTPR approvato con DCR 5/2021:

vincoli dichiarativi art. 134 co. 1 lett. a) del Codice:

- beni d'insieme: vaste località per zone di interesse archeologico "Ad Duae Lauros" DM 21.10.1995, art. 8 della NTA;

vincoli ricognitivi art. 134 co. 1 lett. b) del Codice:

- aree protette "Parco dell'Appia Antica" parco naturale regionale istituito con L.R. 10.11.1988, nell'ambito del quale si applicano le disposizioni art. 38 delle NTA;
- corsi delle acque pubbliche con la disciplina dell'art. 36 della NTA;
- beni di interesse archeologico, lineari e puntali e relativa fascia di rispetto, con la disciplina dell'art. 42 delle NTA;

vincoli tipizzati art. 134 co. 1 lett. c) del Codice:

- insediamenti urbani storici corrispondente al sito Unesco – Centro Storico di Roma nell'ambito del quale si applicano le disposizioni di cui al co. 19 dell'art. 44 della NTA;
- beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e fascia di rispetto, con la disciplina dell'art. 46 delle NTA.

Pertanto, il progetto nella sua unitarietà è soggetto all'autorizzazione di cui all'art. 146 del Dlgs 42/2004, secondo le disposizioni e del DPR 31/2017 della LR 8/2012.

Con riferimento al P.R.G. si evince dalla nota del Dipartimento Programmazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale, di Roma Capitale che gli interventi ferroviari e viari si pongono in conformità urbanistica quando ricadono nelle componenti di PRG vigente, rispettivamente, "Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto" e "Strade", mentre si pongono in variante le parti ricadenti nelle componenti "Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale", "Tessuto di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera – T3" e "Tessuti prevalentemente per attività" nei Programmi integrati della Città da



ristrutturare. Infine, per gli elementi presenti in Carta per la Qualità, valgono le disposizioni dell'art. 16 delle NTA vigenti.

Per quanto attiene il P.T.P.G. dalla nota della Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV, Servizio I si rileva che le opere di interesse pubblico, quale quella in oggetto, sono annoverabili ai sensi del combinato disposto degli articoli 27, 28 delle N.A. del P.T.P.G. tra gli usi consentiti (US Servizi) nelle componenti della Rete Ecologica Provinciale (REP), ai fini del rilascio del parere di compatibilità al PTPG ex art. 20, c.5 del Dlgs 267/2000, ritenendo l'intervento compatibile con le direttive e prescrizioni del P.T.P.G.

Relativamente al Piano di Zonizzazione Acustica Comunale:

Il tracciato di progetto ricade principalmente in aree classificate "Classe IV" e "Classe III". In due tratti, in corrispondenza dell'ospedale Ospedale Generale M.G. Vannini Figlie di San Camillo e del Parco Archeologico di Centocelle, il tracciato si colloca in prossimità di aree "Classe I". La prima parte del tracciato tramviario ricade inoltre all'interno della fascia di pertinenza A relativa a ferrovie e metropolitane, i cui limiti di emissione sono fissati dal DPR 459/98.

Nel SIA è stato preso in esame il Piano di Tutela delle Acque Regionale del Lazio, in base al quale, il tratto iniziale dell'opera ricade nel Bacino n. 14 "Tevere Basso Corso", mentre il restante tratto ricade invece nel Bacino n. 20 "Aniene".

Dalla cartografia del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico emerge che il tracciato della tramvia risulta interferire con le fasce fluviali del Fosso di Tor Sapienza (o Fosso del Giardino) in tre punti. Il progetto ricade in zone a rischio idraulico R2, R3 ed R4 ed in fascia A, B e C.

Il tracciato di progetto ricade, una volta superata Piazza di Porta Maggiore, nel perimetro del Parco Regionale dell'Appia Antica, all'interno di un'area classificata Zona 2/2 Riserva generale: Aree a prevalente valore storico - archeologico.

- In merito al quadro di riferimento ambientale, l'analisi dei fattori ambientali non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione dell'opera. Inoltre, con la nota prot. n. 68486 del 25/09/2024 e la nota prot. n. 49102 del 09/07/2025, Arpa Lazio ha redatto la relazione tecnica, ai sensi dell'art. 4 c. 1 lett. a) del Regolamento regionale 25/11/2021 n. 21, analizzando i seguenti fattori ambientali ovvero acque superficiali, acque sotterranee, suolo e sottosuolo, emissioni in atmosfera e qualità dell'aria, l'agente fisico rumore, l'agente fisico vibrazioni, l'agente fisico campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici. Si rimanda alla lettura della suddetta relazione tecnica per considerazioni di dettaglio sulle matrici ambientali.

Considerato che, così come disposto dalla D.G.R. n. 736 del 09/11/2021 avente ad oggetto "Adozione regolamento regionale concernente: "Disciplina delle funzioni istruttorie attribuite ad ARPA in materia di valutazione di impatto ambientale, autorizzazione ambientale integrata e autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti", tali note sopra richiamate di Arpa Lazio delineano "il quadro di compatibilità ambientale del progetto in istruttoria, previa verifica dei dati riportati dal proponente nello Studio d'Impatto Ambientale (S.I.A.) e conseguente analisi degli impatti indotti dall'opera sull'ambiente in riferimento alle diverse componenti e fattori ambientali interessati. La relazione fornisce indicazioni anche con riferimento ai livelli di qualità ambientale preesistenti all'intervento e alle risultanze delle



attività di monitoraggio e controllo effettuate dall'ARPA stessa sul sito in esame nonché sui siti localizzati nelle aree circostanti a quella di intervento, utili per la definizione di eventuali misure mitigative". Arpa Lazio nelle note sopra richiamate non ha rilevato motivi ostativi alla realizzazione del progetto, fornendo nel contempo puntuali indicazioni tecniche di dettaglio sulle matrici ambientali considerate.

- il progetto analizzato contiene il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). In base agli studi eseguiti a supporto della progettazione definitiva dell'infrastruttura in oggetto, il Piano individua le principali componenti ambientali da indagare, le modalità e le tempistiche connesse alle attività di monitoraggio. I monitoraggi ambientali saranno articolati tenendo in considerazione sia gli impatti diretti che le attività di cantiere e l'esercizio dell'opera avranno sulle componenti ambientali, sia gli impatti indiretti correlati soprattutto alla fase di cantierizzazione (ed associabili prevalentemente al traffico indotto per l'allontanamento e l'approvvigionamento di materiali e alle alterazioni che la presenza dei cantieri potranno provocare sul traffico urbano – deviazioni, percorsi alternativi, ecc.-, e agli impatti da questi originati, quali emissioni gassose, emissioni acustiche, ecc.). il Progetto di Monitoraggio Ambientale indica gli obiettivi, i requisiti ed i criteri metodologici per il monitoraggio Ante Operam (AO), il monitoraggio in Corso d'Opera (CO) ed il monitoraggio Post Operam o in esercizio (PO), tenendo conto della realtà territoriale ed ambientale in cui il progetto dell'opera si inserisce e dei potenziali impatti che esso determina sia in termini positivi che negativi. I fattori ambientali presi in esame sono i seguenti: atmosfera, rumore, vibrazioni, ambiente idrico e superficiale, suolo e vegetazione.

**Preso atto** del verbale della seduta di Tavolo Tecnico di confronto effettuato nell'ambito della procedura di cui all'art. 27-bis, del D.Lgs. n. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, tenutosi in data 28/05/2024; verbale disponibile in formato digitale nel box regionale.

**Preso atto** dei verbali delle sedute di Conferenza di Servizi di cui all'art. 27-bis, comma 7, del D.Lgs. n. 152/06 e della D.G.R. n. 884 del 18/10/2022, convocata in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14 ter della L. n. 241/90, tenutesi in data 19/09/2024 (I seduta), 08/11/2024 (II seduta), 08/05/2025 (I seduta bis), 03/07/2025 (II seduta bis), 06/08/2025 (III seduta); verbali disponibili in formato digitale nel box regionale.

**Considerato** che nell'ambito dei lavori della conferenza di servizi, si è preso atto dei seguenti pareri favorevoli acquisiti in applicazione dell'assenso senza condizioni, ai sensi dell'art. 14-ter, co. 7 della l. 241/1990 da parte di:

- Roma Capitale, Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture. Direzione urbanizzazioni primarie e coordinamento sottoservizi. UO dissesto idrogeologico e opere idrauliche e Manutenzione Urbana;
- Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale;
- Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Polo Centrale;
- Ministero dell'Interno, Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Polo Tuscolano;
- Roma Capitale, Corpo di Polizia Locale – I Gruppo Centro Storico;
- Roma Capitale, Direttore del Municipio I;
- Roma Capitale, Direttore del Municipio V;
- Roma Capitale, Direttore del Municipio VI;



- Roma Capitale, Direttore del Municipio VII;
- ATAC S.p.A. Direttore Generale;
- AMA S.p.A. Direttore Generale;
- TERNA S.p.A. Gruppo ENEL A.O.T.;
- ITALGAS RETI S.p.A.;
- ITALGAS RETI S.p.A Polo Roma Nord;
- SOCIETÀ FIBERCOP S.p.A. (già Flash Fiber S.r.l.);
- OPEN FIBER S.p.A.;
- UNIDATA S.p.A.;
- TELECOM ITALIA S.p.A.;
- FASTWEB S.p.A.;
- WIND TRE S.p.A.;
- COLT TECHNOLOGY SERVICES S.p.A.;
- IRIDEOS S.p.A. (già Me-Link e Infracom Italia S.p.A. Cloudditalia Communications S.p.A.);
- ALTERNATYVANET S.r.l.;
- RETELIT DIGITAL SERVICES S.p.A (già E- Via S.p.A.);
- B.T. ITALIA S.p.A.;
- INTERROUTE S.p.A.;
- RAI WAY S.p.A.

**Considerato** che l'analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto di quanto prescritto nell'Allegato VII del D.Lgs. n. 152/06 e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione dell'opera.

**Considerato** che 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 del provvedimento Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n. 152/06, avendo esaminato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti e valutato i prevedibili impatti sulle componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera in argomento;

#### TUTTO CIÒ PREMESSO

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. 152/2006, si esprime **pronuncia di compatibilità ambientale positiva** con le seguenti vincolanti prescrizioni e condizioni:

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 nel presente provvedimento.
2. Si dovranno recepire le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione ambientale e al piano di monitoraggio ambientale.
3. Si ribadiscono le prescrizioni di cui alle note di Arpa Lazio, prot. n. 68486 del 25/09/2024 e prot. n. 49102 del 09/07/2025, impartite sui seguenti fattori ambientali ovvero acque



superficiali, acque sotterranee, suolo e sottosuolo, emissioni in atmosfera e qualità dell'aria, sull'agente fisico rumore, sull'agente fisico vibrazioni, sull'agente fisico campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici.

#### Misure progettuali e gestionali

4. Si dovrà assicurare l'adozione dell'armamento tramviario L3 e in via secondaria dell'armamento L2, nelle tratte dove sussistano situazioni potenzialmente critiche rispetto al tema del disturbo da vibrazioni e rumore, sia per la vicinanza degli edifici alla linea tramviaria, sia per una maggior sensibilità del recettore (come ospedali, case di cura, scuole ecc.).
5. Dovranno essere effettuati sondaggi di verifica geomeccanica, in particolare sui siti dove risultano segnalate presenze di cavità o litostrati di riporto di profondità differenziata, per ovviare a fenomeni di deformazione dell'armamento tramviario.
6. Dovranno essere adottate le seguenti indicazioni in riferimento alle sistemazioni a verde delle aree, in particolare:
  - Dovrà essere assicurata la piantumazione di esemplari arborei, di idonee caratteristiche dimensionali, in sostituzione di quelli che si prevede di abbattere;
  - Gli individui arborei preesistenti e salvaguardati e/o reimpiantati debbono:
    - avere uno sviluppo equilibrato con un portamento il più possibile verticale;
    - essere stati sottoposti preventivamente alla verifica di stabilità, sia per il fusto che per i rami/branche principali.
  - Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole, parcheggi) devono essere:
    - di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
    - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
    - devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;
    - di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
  - Si dovrà elaborare un piano pluriennale di manutenzione, che specifichi le cure colturali annuali e periodiche a cui debbono essere obbligatoriamente sottoposti le specie arboree, sia ai fini della loro crescita regolare (innaffiature, ecc.) sia ai fini dell'acquisizione di un portamento equilibrato (potature, ecc.). Periodicamente le piante debbono essere sottoposte a verifiche di stabilità.
7. 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). Altresì dovranno essere predisposti tutti i necessari accorgimenti per:

- ovviare eventuali incrementi di rumore in fase di cantiere, si dovrà prevedere la messa in opera di barriere fonoassorbenti provvisorie mobili;
- dovranno essere monitorati eventuali impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione, con particolare riguardo alle aree caratterizzate dall'edificato residenziale, monumentale e zone archeologiche e previste, qualora risultasse necessario, idonee misure di mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, ecc);
- dovrà essere monitorato e dovrà essere mantenuto il livello di rumore prodotto nell'ambito dei limiti consentiti dalla vigente normativa;
- il progetto di cantierizzazione dovrà essere corredato da un piano della mobilità per la regolamentazione del trasporto dei materiali da e per i cantieri, che individui opportune fasce orarie di minor interferenza con la viabilità esistente e itinerari più appropriati che non determinano ricadute sulla viabilità ordinaria;
- le strade interessate dalla percorrenza degli automezzi diretti da o per il cantiere dovranno essere mantenute libere e pulite da fango e/o polveri;
- dovranno essere assicurati permanentemente gli accessi carrabili agli edifici contermini o prossimi all'area di cantiere, da parte dei mezzi di soccorso.

8. In merito alle terre e rocce da scavo:

- in considerazione delle risultanze delle indagini effettuate, da confermare mediante ulteriori indagini in corso d'opera, si dispone che il materiale di risulta proveniente dalla realizzazione delle opere in oggetto, dovrà essere gestito secondo le modalità previste nei due elaborati tecnici denominati "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo" e "Piano di Gestione delle Materie".
- Per quanto riguarda il "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo", si precisa che gli eventuali volumi in eccesso rispetto al fabbisogno interno stimato in 43.160 mc, dovranno essere gestiti come rifiuti e non come sottoprodotti.
- Si ribadisce la necessità che all'interno delle aree di deposito intermedio, i materiali gestiti come sottoprodotti siano fisicamente separati da quelli gestiti come rifiuti, anche per quanto riguarda la rete di drenaggio delle acque meteoriche.

9. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.

Monitoraggio Ambientale e controllo:

10. I risultati dei monitoraggi eseguiti a cura della Proponente, dovranno essere comunicati e condivisi con i soggetti coinvolti nel procedimento e trasmessi all'Area V.I.A. per la pubblicazione degli stessi su apposito box digitale

Modifiche o estensioni

11. 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.

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

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.

Il presente documento è costituito da n. 78 pagine inclusa la copertina.