



**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, TRANSIZIONE ENERGETICA
E CICLO DEI RIFIUTI**

AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	Intervento di eliminazione di n. 3 passaggi a livello nell'ambito territoriale del Comune di Riano (RM) - Messa in sicurezza della Ferrovia Roma – Civita Castellana – Viterbo, nel Comune di Riano, Provincia di Roma.
Proponente	Società Astral S.p.A.
Ubicazione	Provincia di Roma Comune di Riano

Registro elenco progetti n. 028/2026

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

ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone ISTRUTTORE: Geom. Roberto Cappella	IL DIRIGENTE Arch. Maria Giovanna Di Leginio IL DIRETTORE Ing. Wanda D'Ercole 22 luglio 2026
---	--

Attivazione della procedura

La Proponente Società ASTRAL S.p.A. in data 19/05/2026 con nota prot. n. 18517 (protocollo di acquisizione n. 522084 in pari data), ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e del D.M. n. 52/2015.

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

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 028/2026 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

ELENCO ELABORATI										
ELIMINAZIONE DI N. 3 PASSAGGI A LIVELLO NELL'AMBITO TERRITORIALE DEL COMUNE DI RIANO (RM) - MESSA IN SICUREZZA DELLA FERROVIA ROMA – CIVITA CASTELLANA – VITERBO										
Codice Elaborato								Titolo	Scala	
Ambito/opera	Progressivo				Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione			
STUDIO PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A. - ART. 19 D.Lgs. 152/2006										
0 - GENERALE										
AMB	I	A	0	0	0	1	EE	A	Elenco elaborati	-
A - STUDIO PRELIMINARE VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA V.I.A.										
AMB	I	A	0	0	1	0	RE	A	Studio Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a V.I.A.	-
AMB	I	A	0	0	1	1	PL	A	Inquadramento su CTR	1:10'000
AMB	I	A	0	0	1	2	PL	A	Intervento su Ortofoto – Area Vasta	1:25'000
AMB	I	A	0	0	1	3	PL	A	Allegato A.3 - Intervento su Ortofoto – Area di Progetto	1:10'000
AMB	I	A	0	0	1	4	PL	A	Allegato A.4 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav.A del PTPR	1:10'000
AMB	I	A	0	0	1	5	PL	A	Allegato A.5 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav.B del PTPR	1:10'000
AMB	I	A	0	0	1	6	PL	A	Allegato A.6 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav.C del PTPR	1:10'000
AMB	I	A	0	0	1	7	PL	A	Allegato A.7 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav.D del PTPR	1:20'000



ELENCO ELABORATI										
ELIMINAZIONE DI N. 3 PASSAGGI A LIVELLO NELL'AMBITO TERRITORIALE DEL COMUNE DI RIANO (RM) - MESSA IN SICUREZZA DELLA FERROVIA ROMA – CIVITA CASTELLANA – VITERBO										
Codice Elaborato								Titolo		Scala
<i>Ambito/opera</i>	<i>Progressivo</i>					<i>Sub-elaborati</i>	<i>Tipo elaborato</i>			
AMB	I	A	0	0	1	8	PL	A	Allegato A.8 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav.TP2 del PTPG	1:25'000
AMB	I	A	0	0	1	9	PL	A	Allegato A.9 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav. 18 del P.R.G. del Comune di Riano	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	0	PL	A	Allegato A.10 - Sovrapposizione dell'intervento alla Tav. 19 del P.R.G. del Comune di Riano (Zone Omogenee)	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	1	PL	A	Allegato A.11 - Sovrapposizione dell'intervento alla Zonizzazione Acustica del Comune di Riano	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	2	PL	A	Allegato A.12 – Reticolo idrografico area di intervento	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	3	PL	A	Allegato A.13 – Sovrapposizione dell'intervento alla perimetrazione dell'Area Protetta – Parco di Veio	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	4	PL	A	Allegato A.14 – Carta Geologica area di intervento	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	5	PL	A	Allegato A.15 – Uso del Suolo (2016)	1:10'000
AMB	I	A	0	0	2	6	PL	A	Allegato A.16 – Corine Land Cover IV Liv.	1:25'000
AMB	I	A	0	0	2	7	PL	A	Allegato A.17 – Carta della Vegetazione Reale	1:500
AMB	I	A	0	0	2	8	PL	A	Allegato A.18 – Carta del Paesaggio	1:1000
B - ACUSTICA										
AMB	I	A	0	1	1	0	RE	A	Studio di Impatto Acustico	-
AMB	I	A	0	1	1	1	PL	A	Tav. B1 - Individuazione dei Ricettori Acustici	-
AMB	I	A	0	1	1	2	PL	A	Tav. B2 - Stato di fatto h=2m - Periodo di riferimento diurno (06.00-22.00)	-
AMB	I	A	0	1	1	3	PL	A	Tav. B3 - Stato di fatto h=2m - Periodo di riferimento notturno (22.00-06.00)	-
AMB	I	A	0	1	1	4	PL	A	Tav. B4 - Stato di fatto h=4m - Periodo di riferimento diurno (06.00-22.00)	1:200
AMB	I	A	0	1	1	5	PL	A	Tav. B5 - Stato di fatto h=4m - Periodo di riferimento notturno (22.00-06.00)	1:200



ELENCO ELABORATI										
ELIMINAZIONE DI N. 3 PASSAGGI A LIVELLO NELL'AMBITO TERRITORIALE DEL COMUNE DI RIANO (RM) - MESSA IN SICUREZZA DELLA FERROVIA ROMA – CIVITA CASTELLANA – VITERBO										
Codice Elaborato									Titolo	Scala
Ambito/opera	Progressivo					Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione		
AMB	I	A	0	1	1	6	PL	A	Tav. B6 - Stato di Progetto h=2m - Periodo di riferimento diurno (06.00-22.00)	1:100
AMB	I	A	0	1	1	7	PL	A	Tav. B7 - Stato di Progetto h=2m - Periodo di riferimento notturno (06.00-22.00)	1:50
AMB	I	A	0	1	1	8	PL	A	Tav. B.8 - Stato di Progetto h=4m - Periodo di riferimento diurno (22.00-06.00)	1:50
AMB	I	A	0	1	1	9	PL	A	Tav. B.9 - Stato di Progetto h=4m - Periodo di riferimento notturno (22.00-06.00)	1:50
C - RELAZIONE PAESAGGISTICA										
AMB	I	A	0	2	1	0	RE	A	Relazione Paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005	-
AMB	I	A	0	2	1	1	PL	A	Tav. C.1 - Schemi di Impianto e sezioni tipo interventi a verde	Varie
AMB	I	A	0	2	1	2	PL	A	Tav. C.2 – Interventi di mitigazione paesaggistico - ambientale	1:500
AMB	I	A	0	2	1	3	PL	A	Tav. C.3 – Interventi di mitigazione paesaggistico - ambientale - Finitura paratie sottopassi	Varie
AMB	I	A	0	2	1	4	PL	A	Tav. C.4 – Inserimento dell'intervento nel territorio - Simulazioni fotografiche	

ELENCO ELABORATI											
FERROVIA ROMA - CIVITA CASTELLANA - VITERBO INTERVENTO FUNZIONALE N.1 - PRIMO STRALCIO: RADDOPPIO TRATTA MONTEBELLO - SACROFANO - RIANO											
Codice Elaborato									Titolo	Scala	
Ambito/opera	Progressivo					Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione			
PROGETTO ESECUTIVO											
7 - OP6 - SOTTOVIA - PK 9+182.21 (CME 8+385.90)											
0 - GENERALE											
FVRA	0	7	0	0	1	0	EE	A	Elenco elaborati		-
A - VIABILITA'											
FVRA	0	7	A	0	1	0	RE	A	Relazione tecnica stradale		-



ELENCO ELABORATI

**FERROVIA ROMA - CIVITA CASTELLANA - VITERBO
INTERVENTO FUNZIONALE N.1 - PRIMO STRALCIO: RADDOPPIO TRATTA MONTEBELLO - SACROFANO -
RIANO**

Codice Elaborato									Titolo	Scala
Ambito/opera	Progressivo					Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione		
FVRA	0	7	A	0	1	0	PL	A	Intersezione con SS3 Flaminia - Planimetria di progetto	1:500
FVRA	0	7	A	0	2	1	PL	A	Viabilità 01 - Planimetria di progetto - Tav. 1 di 2	1:500
FVRA	0	7	A	0	2	2	PL	A	Viabilità 01 - Planimetria di progetto - Tav. 2 di 2	1:500
FVRA	0	7	A	0	3	0	PL	A	Viabilità 02 - Planimetria di progetto	1:500
FVRA	0	7	A	0	4	0	PL	A	Planimetria di tracciamento - ss3 Flaminia e intersezione	1:500
FVRA	0	7	A	0	4	1	PL	A	Planimetria di tracciamento - viabilità locali e accessi - Tav. 1 di 2	1:1000
FVRA	0	7	A	0	4	2	PL	A	Planimetria di tracciamento - viabilità locali e accessi - Tav. 2 di 2	1:1000
FVRA	0	7	A	0	5	1	PL	A	Viabilità 01 - Profilo longitudinale - Tav. 1 di 2	1:1000/1:100
FVRA	0	7	A	0	5	2	PL	A	Viabilità 01 - Profilo longitudinale - Tav. 2 di 2	1:1000/1:100
FVRA	0	7	A	0	6	0	PL	A	Viabilità 02 - Profilo longitudinale	1:1000/1:100
FVRA	0	7	A	0	7	0	PL	A	Intersezione con SS3 Flaminia - Profilo longitudinale SS3 e Rotatoria	1:500/1:50
FVRA	0	7	A	0	8	0	PL	A	Intersezione con SS3 Flaminia - Profilo longitudinale Rampa bidirezionale	1:500/1:50
FVRA	0	7	A	0	9	0	PL	A	Profili longitudinali Ripristino accessi	1:500/1:50
FVRA	0	7	A	1	0	0	PL	A	Sezioni tipo stradali	1:50
FVRA	0	7	A	1	1	1	PL	A	Sezioni trasversali - Tav. 1 di 2 - SS3 Flaminia, rotatoria e rampa bidirezionale	1:200
FVRA	0	7	A	1	1	2	PL	A	Sezioni trasversali - Tav. 2 di 2 - Viabilità locali e accessi	1:200
FVRA	0	7	A	1	2	1	PL	A	Planimetria della segnaletica - Tav. 1 di 3 - ss3 Flaminia e intersezione	1:500
FVRA	0	7	A	1	2	2	PL	A	Planimetria della segnaletica - Tav. 2 di 3 - viabilità locali e accessi - tav. 1	1:1000
FVRA	0	7	A	1	2	3	PL	A	Planimetria della segnaletica - Tav. 3 di 3 - viabilità locali e accessi - tav. 2	1:1000
C - STRUTTURE										
FVRA	0	7	C	0	1	0	RE	A	Sottovia - Relazione di calcolo strutturale	-
FVRA	0	7	C	0	2	0	RE	A	Sottopasso pedonale Nord - Relazione di calcolo strutturale	-
FVRA	0	7	C	0	3	0	RE	A	Sottopasso pedonale Sud - Relazione di calcolo strutturale	-
FVRA	0	7	C	0	4	0	RE	A	Rampa bidirezionale - Relazione di calcolo terre armate	-
FVRA	0	7	C	0	1	0	PL	A	Monolite - Fasi di varo e assetto definitivo	1:200
FVRA	0	7	C	0	2	0	PL	A	Sottovia - Planimetria e profilo	1:200
FVRA	0	7	C	0	3	0	PL	A	Sottovia - Carpenterie	1:100



ELENCO ELABORATI

**FERROVIA ROMA - CIVITA CASTELLANA - VITERBO
INTERVENTO FUNZIONALE N.1 - PRIMO STRALCIO: RADDOPPIO TRATTA MONTEBELLO - SACROFANO -
RIANO**

Codice Elaborato									Titolo	Scala
Ambito/opera	Progressivo					Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione		
FVRA	0	7	C	0	4	1	PL	A	Sottovia - Armature - Soletta - Tav. 1 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	0	4	2	PL	A	Sottovia - Armature - Soletta - Tav. 2 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	0	5	1	PL	A	Sottovia - Armature - Fondazione - Tav. 1 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	0	5	2	PL	A	Sottovia - Armature - Fondazione - Tav. 2 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	0	6	1	PL	A	Sottovia - Armature - Pareti verticali - Tav. 1 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	0	6	2	PL	A	Sottovia - Armature - Pareti verticali - Tav. 2 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	0	7	0	PL	A	Sottovia - Opere di sostegno - Paratia 01 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	0	8	0	PL	A	Sottovia - Opere di sostegno - Paratia 02 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	0	9	0	PL	A	Sottovia prolungamento - Carpenterie	1:100
FVRA	0	7	C	1	0	1	PL	A	Sottovia prolungamento - Armature - Soletta - Tav. 1 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	1	0	2	PL	A	Sottovia prolungamento - Armature - Soletta - Tav. 2 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	1	1	1	PL	A	Sottovia prolungamento - Armature - Fondazione - Tav. 1 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	1	1	2	PL	A	Sottovia prolungamento - Armature - Fondazione - Tav. 2 di 2	1:50
FVRA	0	7	C	1	2	0	PL	A	Sottovia prolungamento - Armature - Pareti verticali	1:50
FVRA	0	7	C	1	3	0	PL	A	Sottovia prolungamento - Opere di sostegno - Muro 01 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	1	4	0	PL	A	Platea di varo - Pianta scavi	1:100
FVRA	0	7	C	1	5	0	PL	A	Platea di varo - Carpenterie	1:100
FVRA	0	7	C	1	6	0	PL	A	Platea di varo - Armature	Varie
FVRA	0	7	C	1	7	0	PL	A	Platea di varo - Struttura di ritegno alla piattaforma	Varie
FVRA	0	7	C	1	8	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Planimetria e profilo	1:200
FVRA	0	7	C	1	9	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Carpenterie	1:50
FVRA	0	7	C	2	0	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Armature - Soletta	1:50
FVRA	0	7	C	2	1	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Armature - Fondazione	1:50
FVRA	0	7	C	2	2	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Armature - Pareti verticali	1:50
FVRA	0	7	C	2	3	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Paratia 01 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	2	4	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Paratia 02 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	2	5	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Paratia 03 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	2	6	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Paratia 04 - Carpenterie e armature	1:200
FVRA	0	7	C	2	7	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Rampa 01 e Rampa scale - Carpenterie	1:200
FVRA	0	7	C	2	8	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Rampa 01 e Rampa scale - Armature	Varie
FVRA	0	7	C	2	9	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Rampa 02 - Carpenterie	1:200



ELENCO ELABORATI											
FERROVIA ROMA - CIVITA CASTELLANA - VITERBO INTERVENTO FUNZIONALE N.1 - PRIMO STRALCIO: RADDOPPIO TRATTA MONTEBELLO - SACROFANO - RIANO											
Codice Elaborato									Titolo	Scala	
Ambito/opera	Progressivo					Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione			
FVRA	0	7	C	3	0	0	PL	A	Sottopasso pedonale Nord - Rampa 02 - Armature	Varie	
FVRA	0	7	C	3	1	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Planimetria e profilo	1:200	
FVRA	0	7	C	3	2	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Carpenterie	1:50	
FVRA	0	7	C	3	3	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Armature - Soletta	1:50	
FVRA	0	7	C	3	4	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Armature - Fondazione	1:50	
FVRA	0	7	C	3	5	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Armature - Pareti verticali	1:50	
FVRA	0	7	C	3	6	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Rampa 01 - Carpenterie	1:200	
FVRA	0	7	C	3	7	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Rampa 02 - Carpenterie	1:200	
FVRA	0	7	C	3	8	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Paratia 01 - Carpenterie	1:200	
FVRA	0	7	C	3	9	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Paratia 02 - Carpenterie	1:200	
FVRA	0	7	C	4	0	0	PL	A	Sottopasso pedonale Sud - Paratie - Armature	Varie	
FVRA	0	7	C	4	1	0	PL	A	Viabilità - Paratia 01 e Muro 01 - Carpenterie e armature	Varie	
FVRA	0	7	C	4	2	0	PL	A	Viabilità - Muro 02 e Muro 03 - Carpenterie e armature	Varie	
FVRA	0	7	C	4	4	0	PL	A	Caratteristiche dei materiali	-	
D - IDRAULICA											
FVRA	0	7	D	0	1	0	RE	A	Relazione tecnica idraulica	-	
FVRA	0	7	D	0	1	1	PL	A	Planimetria smaltimento acque meteoriche - Tav. 1 di 5	1:500	
FVRA	0	7	D	0	1	2	PL	A	Planimetria smaltimento acque meteoriche - Tav. 2 di 5	1:500	
FVRA	0	7	D	0	1	3	PL	A	Planimetria smaltimento acque meteoriche - Tav. 3 di 5	1:500	
FVRA	0	7	D	0	1	4	PL	A	Planimetria smaltimento acque meteoriche - Tav. 4 di 5	1:500	
FVRA	0	7	D	0	1	5	PL	A	Planimetria smaltimento acque meteoriche - Tav. 5 di 5	1:500	
FVRA	0	7	D	0	2	0	PL	A	Manufatti idraulici tipo - Idraulica di piattaforma	Varie	
FVRA	0	7	D	0	3	0	PL	A	Manufatti idraulici tipo - Moduli di prima pioggia e vasca di laminazione	-	
FVRA	0	7	D	0	4	0	PL	A	Manufatti idraulici tipo - Schemi collettori di connessione	1:100	
H - ELIMINAZIONE PASSAGGI A LIVELLO											
FVRA	0	7	H	0	1	0	PL	A	Eliminazione passaggio a livello - PK 21+474.53 - Planimetria delle demolizioni e ripristini	1:200	
FVRA	0	7	H	0	2	0	PL	A	Eliminazione passaggio a livello - PK 22+893.37 - Planimetria delle demolizioni e ripristini	1:200	
FVRA	0	7	H	0	3	0	PL	A	Eliminazione passaggio a livello - PK 23+554.50 - Planimetria delle demolizioni e ripristini	1:200	
I - PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO											
FVRA	0	7	I	0	1	0	RE	A	Elenco ditte	-	
FVRA	0	7	I	0	1	0	PL	A	Piano particellare di esproprio - Grafico	1:1000	
L - CANTIERIZZAZIONE											
FVRA	0	7	L	0	1	0	PL	A	Intersezione con SS3 Flaminia - Cantierizzazione	1:500	
FVRA	0	7	L	0	2	1	PL	A	Viabilità 01 - Cantierizzazione - Tav. 1 di 2	1:500	
FVRA	0	7	L	0	2	2	PL	A	Viabilità 01 - Cantierizzazione - Tav. 2 di 2	1:500	

ELENCO ELABORATI										
FERROVIA ROMA - CIVITA CASTELLANA - VITERBO INTERVENTO FUNZIONALE N.1 - PRIMO STRALCIO: RADDOPPIO TRATTA MONTEBELLO - SACROFANO - RIANO										
Codice Elaborato									Titolo	Scala
Ambito/opera	Progressivo					Sub-elaborati	Tipo elaborato	Revisione		
FVRA	0	7	L	0	3	0	PL	A	Viabilità 02 - Cantierizzazione	1:500
M - AMBIENTE										
FVRA	0	7	M	0	1	0	RE	A	Relazione paesaggistica	-

Con nota prot. n. 546582 del 26/05/2026, è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/06.

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

- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Regionale per il Lazio;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Regionale per i Beni e le Attività Culturali del Lazio;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Viterbo e per l'Etruria Meridionale;
- ❖ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale del Trasporto Pubblico Locale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste, Area Governo del Territorio e Multifunzionalità, Forestazione;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Area Pareri Geologici e Sismici, Suolo e Invasi, Servizio Geologico e Sismico Regionale;
- ❖ Regione Lazio – Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Gestione del Trasporto ferroviario e del Trasporto delle Merci. PRMTL;
- ❖ Regione Lazio – Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Autorità Idraulica Regionale;
- ❖ ARSIAL - Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione dell'Agricoltura del Lazio;
- ❖ Ente Regionale Parco di Veio;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV –Pianificazione strategica e governo del territorio, Servizio 1 “Pianificazione territoriale, urbanistica e attuazione del PTPG”;
- ❖ Comune di Riano;
- ❖ Vigili del Fuoco, Comando Provinciale di Roma;

- ❖ ANAS S.p.A;
- ❖ Telecom Italia S.p.A.;
- ❖ Enel Distribuzione S.p.A.;
- ❖ TERNA S.p.A.
- ❖ ITALGAS RETI SpA
- ❖ ACEA Ato 2 S.p.A.

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

- TIM S.p.A. con PEC del 05/06/2026, acquisita al protocollo regionale con il n. 582059 in pari data, 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."*
- Terna Rete Italia S.p.A. – Rete di Trasmissione Nazionale, Dipartimento Trasmissione Centro, con nota prot. n. 78576 del 08/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 587252 in pari data, segnala che nell'area di intervento risultano presenti elettrodotti AT aerei di proprietà di Terna SpA di seguito descritti:
 - **150 kV in doppia terna denominati PONTE FELICE - FLAMINIA**, cod. identificativo **23025C1** e **ACEA ORTE - FLAMINIA DER MORLUPO**, cod. identificativo **23569E1** campata **125-126**
 - **380 kV denominato 21329B2 PIAN DELLA SPERANZA - ROMA NORD der. V**, cod. identificativo **21329B2** campata **497-498**

Terna Rete Italia S.p.A. invita la proponente *"...a tenere in dovuto conto la presenza delle infrastrutture elettriche, di evitare qualsiasi interferenza senza nostra preventiva autorizzazione e di prevedere adeguate azioni di tutela delle medesime. Vi segnaliamo altresì che le linee elettriche in questione appartengono alla Rete di Trasmissione Nazionale e sono funzionali al servizio pubblico di trasmissione elettrica. La [...] nota è rilasciata esclusivamente ai fini informativi e non costituisce, in alcun modo, nulla osta alla realizzazione dell'opera né autorizzazione ad operare in prossimità delle nostre infrastrutture"*.

- Regione Lazio - Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Autorità Idraulica Regionale, con nota prot. n. 602957 del 11/06/2026, con la quale comunica che *"...A questa Area è attribuita la competenza, esclusivamente, sulle aste principali dei Bacini Liri- Garigliano, Tevere, Fiora, Tronto e Regionali, di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale n.5079 del 12/10/1999, in ottemperanza all'art. 8 della L.R. n.53/98 e s.m.i.. Si fa rilevare che, l'esercizio delle funzioni in materia di difesa del suolo sulle aste "minori" sono state delegate alle Province, ai sensi dell'art. 9 (nove) della Legge regionale n.53/98, che hanno esercitato la loro funzione, in qualità di Autorità Idraulica preposta, con l'affidamento ed il supporto tecnico dei Consorzi di Bonifica, territorialmente competenti. Su tale reticolo idrografico minore (aste minori), pertanto, le relative competenze tecniche ed amministrative già disciplinate dall'art. 9 della predetta Legge regionale n. 53/98, debbono essere espletate dalla Città Metropolitana di Roma Capitale, in linea con i principi normativi di cui alla Legge n. 56/2014 (Legge Delrio)"*.



- ARSIAL – Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione dell'Agricoltura del Lazio, con nota prot. n. 14366 del 12/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 606787 in pari data, ha comunicato che “...sulla base della documentazione trasmessa, l'attestazione comunale può ritenersi conforme al quadro normativo di riferimento ed idonea ai fini istruttori del procedimento in oggetto, e che la stessa qualifica le aree interessate dall'intervento come non gravate da uso civico, ad eccezione delle particelle catastalmente identificate al Foglio 1, particelle 20 e 1310, indicate come gravate da uso civico; L'Agenzia prende atto, ai soli fini istruttori del procedimento in oggetto, della qualificazione giuridica delle aree così come attestata dal Comune di Riano. **CONSIDERATO** che dall'attestazione comunale non si evince con chiarezza se le particelle identificate al Foglio 1, particelle 20 e 1310, costituiscano terreni appartenenti al demanio civico ovvero proprietà privata gravata da diritti di uso civico, ai fini della prosecuzione del procedimento in oggetto, dovrà essere preliminarmente verificata la natura giuridica delle predette aree e, qualora ne ricorrano i presupposti, dovranno essere acquisiti gli eventuali provvedimenti previsti dalla normativa vigente in materia di usi civici prima della realizzazione dell'intervento. La presente comunicazione è resa esclusivamente ai fini istruttori e costituisce presa d'atto dell'attestazione comunale trasmessa [...]”.
- Italgas Reti S.p.A. Polo Lazio, con nota prot. n. F26168DEF0016 del 17/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 623242 in pari data, ha comunicato che “...per quanto di nostra competenza, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione della stessa. Si evidenzia tuttavia che, in fase progettuale e prima dell'avvio delle opere, sarà preciso onere del progettista/esecutore incaricato richiedere la presenza dei sottoservizi nelle aree interessate e verificare le eventuali interferenze con la rete di distribuzione gas di nostra competenza [...]”.
- ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Lazio, con nota prot. n. 587368 del 24/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 650669 in pari data, ha espresso parere di massima favorevole “...allo Studio Preliminare Ambientale [...], ai sensi del D.Lgs. 285/1992 e s.m.i., in ragione della proposta di incremento generale della sicurezza della circolazione a seguito dell'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari. Tuttavia, in relazione all'attuale fase autorizzativa, ANAS si riserva la facoltà di esprimere approfondite prescrizioni e/o raccomandazioni in sede di futura Conferenza di Servizi”.
- Città Metropolitana di Roma Capitale, HUB Il Sostenibilità Territoriale, Dipartimento IV Pianificazione strategica e Governo del territorio, Servizio 1 “Pianificazione territoriale, urbanistica e attuazione del PTPG”, con nota prot. n. 150477 del 24/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 646953 in pari data, ha rimesso il parere di compatibilità ai sensi del combinato disposto dell'art. 20, c. 5 del D.Lgs 267/2000 e dell'art. 3 comma 8 delle N.A. di P.T.P.G. affermando che “...si ritiene che l'intervento in oggetto, in variante al PRG vigente, non risulti in contrasto con le direttive e prescrizioni del PTPG a condizione che nelle successive fasi progettuali siano recepite...” alcune indicazioni riportate nella medesima nota.
- Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela Del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Gestione del Trasporto Ferroviario e del Trasporto delle Merci. PRMTL, con nota prot. n. 651805 del 25/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 652786 in pari data, ha espresso “...parere favorevole alla realizzazione degli interventi previsti, non rilevando interferenze con l'esercizio ferroviario né criticità sotto il profilo trasportistico”.



- Comune di Riano, Settore 2 – Urbanistica e Edilizia Privata, con nota prot. n. 9399 del 25/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 656872 del 26/06/2026, ha formulato le osservazioni di competenza che si riportano di seguito:

1. Conformità Urbanistica e Variante

Si prende atto che l'intervento proposto, finalizzato alla messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, risulta in variante al vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Riano, ricadendo nella fattispecie di cui all'art. 19 del D.P.R. 327/2001 ("progetto di opera pubblica non conforme alle previsioni urbanistiche").

A tal riguardo, si conferma che l'organo politico collegiale ha già espresso il proprio previo assenso al progetto e al conseguimento della necessaria variante urbanistica attraverso la Delibera di Giunta Municipale n. 85 del 20/10/2025, atto propedeutico alla presente fase di verifica ambientale.

2. Viabilità Locale

La competenza del Comune riguarda la verifica della viabilità locale e delle interferenze che le nuove infrastrutture avranno con la rete stradale esistente, ai sensi del D.P.R. 380/2001 e del D.Lgs. 267/2000. L'intervento è compatibile in quanto mira specificamente alla messa in sicurezza della ferrovia tramite l'eliminazione dei passaggi a livello, impattando direttamente sulla fluidità e sicurezza del traffico veicolare locale.

3. Vincoli Territoriali

Sulla base delle verifiche effettuate dal Settore 2 su richiesta di ASTRAL, si relaziona che sono stati rilasciati i seguenti certificati allegati:

- *Certificato di Destinazione Urbanistica (CDU) registrato al protocollo n. 6269 del 28/04/2026: si certifica che gli appezzamenti di terreno, oggetto di intervento, distinti al catasto terreni di questo Comune, risultano essere interessati dalla seguente zonizzazione e vincolistica:*
 - ARF: Rispetto Ferrovia
 - ARS: Rispetto Stradale
 - B6: Zona "B" - Sott. "B6"
 - ESPMETRO: Esproprio Met.Ro.
 - PTPR: Piano Territoriale Paesistico Regionale
 - U.C.: Gravame Uso Civico.
- *Aree percorse dal fuoco registrato al protocollo n. 6418 del 30/04/2026: in conformità con l'art. 10 c. 5 della L.R. 24/98 e l'art. 39 delle N.T.A. del P.T.P.R. Lazio, si certifica che le particelle interessate (situate ai fogli 1, 4, 5, 6 e 7) non risultano censite nel Catasto Comunale degli Incendi Boschivi e non presentano le caratteristiche di area boscata ai sensi del D. Lgs. 42/2004.*
- *Usi Civici registrato al protocollo n. 6418 del 30/04/2026: dalle verifiche condotte sui documenti storici e sulle delibere regionali (G.R. Lazio n. 2855/1997 e n. 2856/1997), è emerso che:*
 - *La quasi totalità dei terreni individuati per l'esproprio nei fogli 1, 4, 5, 6 e 7 non è gravata da vincolo di uso civico. Tuttavia, le particelle n. Foglio 1, particelle 20 e 1310, costituiscono terreni appartenenti al demanio civico dell'Università Agraria, per le quali*



Astral ha avviato la procedura di sdemanializzazione.

4. Procedure Espropriative

In relazione alle aree interessate dalle opere, si attesta la conformità del piano espropriativo per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, confermando la regolarità delle procedure proposte con il quadro normativo di riferimento di cui al D.P.R. 327/2001 (Testo Unico Espropri) e successive modifiche. Tale attestazione viene rilasciata avendo effettuato un'accurata verifica del "Piano Particellare di Esproprio" e dell'elenco delle ditte (proprietari privati) interessate, documenti allegati all'istanza presentata dalla Soc. ASTRAL S.p.A. per lo Studio Preliminare Ambientale V.I.A. (Reg. n. 028/2026).

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

- 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. 749017 del 16/07/2026, ha comunicato quanto segue:

*"[...] **Sotto il profilo urbanistico**, per quanto dichiarato nei documenti ed elaborati trasmessi l'intervento richiede approvazione di variante al PRG vigente per la quale sarà attivata la procedura di cui all'art. 19 del DPR 327/2010; in tal caso, in applicazione dell'art. 50 bis della LR 38/1999, "la verifica di compatibilità della variante è effettuata [...] dalla provincia"; restano pertanto di competenza della CMRC le valutazioni sugli aspetti urbanistici dell'intervento.*

Sotto il profilo paesaggistico si osserva quanto segue.

Per quanto sopra esposto l'intervento proposto, segnatamente la porzione relativa alla nuova rotatoria ed alla rampa, localizzate nella porzione ad ovest della linea ferroviaria interessata dal vincolo dichiarativo ex DM 31.12.1993 e le due particelle interessate da gravame di uso civico e vincolo ex art. 142, c. 1, lett. h), risulta non conforme alle Norme del PTPR approvato; tuttavia, trattandosi di opera pubblica, si ritiene che l'intervento possa essere valutato positivamente in applicazione delle deroghe previste all'art. 12 delle Norme del PTPR.

In relazione al dichiarato gravame di uso civico, considerato che l'attuale ordinamento normativo prevede nella generalità dei casi la conservazione del vincolo paesaggistico anche nell'eventualità che sia intervenuta l'estinzione dell'uso civico per mezzo della liquidazione dello stesso -per le terre private gravate- o il mutamento della destinazione d'uso, ai sensi dell'art. 12 della L. 1766/1927 - per le terre di proprietà collettiva gravate-, si ritiene necessario che sia sentita la competente Area regionale, anche al fine della attivazione delle disposizioni che regolano tale istituto. Resta inteso che nelle porzioni interessate dal gravame di uso civico la realizzazione delle opere resta subordinata al perfezionamento del relativo procedimento autorizzativo presso gli enti competenti.

Sono altresì fatte salve le verifiche di considerazione ambientale, di tutela del territorio e di stabilità idrogeologica effettuate dagli Uffici e/o Enti competenti in materia.

Il progetto acquisirà l'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, nell'ambito del procedimento di approvazione".

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



Premessa

Il progetto in esame riguarda l'intervento per l'Eliminazione di n. 3 passaggi a livello nell'ambito territoriale del Comune di Riano (RM) - Messa in sicurezza della Ferrovia Roma – Civita Castellana – Viterbo.

L'intervento è localizzato nel territorio comunale di Riano (RM) lungo la SS n.3 Via Flaminia; prevede la soppressione di n.3 passaggi a livello esistenti nel tratto ferroviario di interesse. Permetterà di incrementare la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e, contemporaneamente, garantirà l'accesso dalla stessa Via Flaminia alle aree residenziali del comune di Riano poste ad Est della linea ferroviaria. A tal fine, è prevista la realizzazione di un sottopasso carrabile per l'attraversamento sia della linea ferroviaria sia della SS n. 3 Via Flaminia, al fine di garantire la continuità della viabilità veicolare, nonché di n. 2 sottopassi pedonali finalizzati a consentire l'accesso in sicurezza degli utenti alle fermate del Trasporto Pubblico Locale (linee Cotral) situate lungo la medesima arteria stradale. Al fine di assicurare il collegamento tra la viabilità esistente a est e a ovest dell'asse infrastrutturale costituito dalla ferrovia e dalla Via Flaminia, è prevista la realizzazione di una rotatoria lungo la SS n. 3 Via Flaminia (al km 22+990 circa), nonché la costruzione di un nuovo ramo stradale che, a partire dalla rotatoria di progetto e attraverso il sottopasso carrabile, consentirà il collegamento con i nuclei abitati situati a est della linea ferroviaria. Sul lato est è previsto il raccordo con la viabilità locale esistente, costituita da Via Stazzo Quadro, Via Tre Monti e dalla strada a servizio degli insediamenti posti a sud-est, per la quale si prevede un adeguamento funzionale e normativo in sede. Sono infine previsti nuovi tratti stradali in continuità con Via Tre Monti/Via Codette N2, sviluppati in parallelo alla linea ferroviaria fino all'intersezione con l'esistente Via Colle delle Rose a sud.

Le motivazioni alla base dell'iniziativa: obiettivi e criticità

Obiettivi e criticità sotto il profilo tecnico

L'intervento di eliminazione di n. 3 passaggi a livello lungo la linea ferroviaria Roma – Viterbo, che corre affiancata alla SS n.3 Via Flaminia, si pone come obiettivo primario **l'incremento complessivo dei livelli di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria regionale**, attraverso la rimozione definitiva delle interferenze dirette tra l'esercizio ferroviario ed il traffico stradale. La soppressione dei passaggi a livello permette di conseguire un significativo innalzamento degli standard di sicurezza, eliminando il rischio di incidentalità connesso all'attraversamento a raso della sede ferroviaria, superando le criticità legate sia al comportamento dell'utenza sia a eventuali malfunzionamenti degli impianti di segnalamento e protezione. L'assenza di interferenze consente di migliorare le condizioni di esercizio ferroviario ed una gestione più efficiente della circolazione lungo la linea, contribuendo a migliorarne l'affidabilità complessiva.

Contestualmente, le opere viarie previste quali interventi conseguenti e funzionali alla nuova configurazione priva di attraversamenti a raso consentono di migliorare in modo significativo la funzionalità e la regolarità della circolazione lungo la SS 3, oggi penalizzata dalle frequenti interruzioni dovute alla chiusura dei passaggi a livello

La riorganizzazione della viabilità lungo la SS n. 3 Via Flaminia, mediante la realizzazione di una rotatoria e di un nuovo collegamento stradale in sottopasso, deriva dalla necessità di ricostruire un sistema di connessioni coerente con l'eliminazione dei passaggi a livello. Questo nuovo assetto consente di gestire in maniera più ordinata i flussi di traffico e di superare le discontinuità attualmente generate dalle chiusure temporanee degli attraversamenti ferroviari. I benefici sulla circolazione stradale, in termini di maggiore fluidità e riduzione delle attese, si configurano pertanto come effetti indotti dall'intervento principale.

Un ulteriore aspetto rilevante riguarda il miglioramento delle connessioni tra le aree poste ai lati della ferrovia, oggi condizionate dalla presenza degli attraversamenti a raso. La realizzazione di collegamenti in sottopasso consente di ristabilire una continuità territoriale stabile e sicura, rendendo più agevoli gli spostamenti locali e garantendo l'accessibilità anche ai servizi essenziali.

Nel complesso, l'intervento si inserisce nel processo di adeguamento della rete ferroviaria agli indirizzi normativi che promuovono l'eliminazione dei passaggi a livello, configurandosi come una soluzione strutturale e definitiva. La separazione dei flussi su livelli differenti consente di conseguire un sistema infrastrutturale più efficiente, nel quale la sicurezza e la funzionalità della linea ferroviaria rappresentano l'elemento centrale, mentre i miglioramenti della viabilità costituiscono un risultato conseguente e necessario.

Gli obiettivi dell'intervento possono essere così riassunti:

- **Eliminazione delle interferenze tra esercizio ferroviario e traffico stradale** mediante la soppressione dei passaggi a livello e conseguente **incremento dei livelli di sicurezza della linea ferroviaria** e maggiore affidabilità dell'esercizio;
- **Adeguamento del nodo strada-ferrovia agli standard infrastrutturali e normativi vigenti**, in linea con gli indirizzi di progressiva eliminazione dei passaggi a livello e con una configurazione viabilistica di tipo definitivo;
- **Miglioramento della circolazione stradale** come effetto conseguente, grazie alla rimozione delle interruzioni dovute ai passaggi a livello.
- **Superamento della frammentazione territoriale** determinata dalla presenza della ferrovia, favorendo una maggiore integrazione funzionale tra i due ambiti infrastrutturali e urbani.

L'intervento riveste carattere di particolare urgenza in quanto l'attuale **chiusura della linea ferroviaria** rappresenta una condizione temporale eccezionalmente favorevole per la realizzazione delle opere maggiormente interferenti con la sede ferroviaria. La disponibilità della linea fuori esercizio consente infatti di operare in un contesto significativamente meno vincolato sotto il profilo della sicurezza e dell'organizzazione del cantiere, riducendo in modo sostanziale le complessità tecniche e procedurali che si presenterebbero con la linea in esercizio.

In presenza di esercizio ferroviario attivo, la realizzazione del sottopasso e delle opere connesse comporterebbe criticità maggiori, legate alla necessità di garantire la continuità del servizio, al rispetto di stringenti prescrizioni di sicurezza e all'adozione di complesse opere provvisorie, con inevitabili ricadute in termini di tempi, costi e rischi operativi. Tali condizioni renderebbero la cantierizzazione particolarmente onerosa e delicata, limitando fortemente le finestre operative e imponendo una gestione estremamente rigida delle fasi di lavoro in prossimità della sede ferroviaria.

Alla luce di ciò, l'attuale interruzione della linea ferroviaria consente di **anticipare e concentrare** le lavorazioni più critiche, riducendo al minimo le interferenze future e garantendo una maggiore efficacia complessiva dell'intervento. La possibilità di operare in assenza di esercizio ferroviario costituisce un fattore strategico che consente di ridurre i disagi all'utenza, aumentare i livelli di sicurezza in cantiere e contenere le criticità che, in caso contrario, si manifesterebbero in modo amplificato durante la fase esecutiva.

Obiettivi e criticità sotto il profilo ambientale

In coerenza con quanto illustrato sotto il profilo tecnico, l'intervento viene analizzato anche dal punto di vista ambientale nell'ambito di un approccio integrato alla progettazione, nel quale gli aspetti ambientali concorrono, insieme a quelli tecnici, alla definizione complessiva degli obiettivi di progetto [...]

Con la finalità di valutare la compatibilità ambientale dell'intervento, gli obiettivi possono essere così sintetizzati:

- **Tutela e valorizzazione del territorio**, attraverso soluzioni progettuali che limitino le trasformazioni irreversibili e riducano il consumo di suolo, privilegiando il riordino e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti;
- **Miglioramento della qualità ambientale locale**, in particolare nelle aree residenziali e nel contesto comunale di Riano, grazie alla riduzione delle condizioni di congestione e delle interferenze tra i flussi di mobilità;
- **Integrazione paesaggistica dell'intervento**, assicurando un corretto inserimento delle opere nel contesto territoriale e infrastrutturale esistente;
- **Limitazione e mitigazione degli impatti ambientali temporanei di cantiere**, mediante un'adeguata pianificazione delle fasi operative;
- Conseguimento di un **bilancio ambientale complessivamente positivo** nel medio e lungo periodo, in relazione al miglioramento delle condizioni ambientali e della funzionalità del sistema della mobilità. [...].

Analisi riassuntiva di coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione, programmazione e vincolistica territoriale

La sovrapposizione tra l'area di progetto e la **Tavola A** del PTPR mette in evidenza che l'intervento ricade quasi completamente (tutto lo sviluppo ad est della linea ferroviaria) all'interno del "Sistema del Paesaggio Agrario", nello specifico nel "**Paesaggio Agrario di Valore**".

Una parte dell'intervento, coincidente con la nuova Rotatoria di progetto ed il ramo stradale che da questa permette l'innesto al nuovo Sottopasso di progetto, ricade all'interno della perimetrazione "Sistema del Paesaggio Naturale", nello specifico nel "**Paesaggio Naturale Agrario**". L'intervento risulta ricadere, inoltre, all'interno della perimetrazione "Aree di Visuale" che riguarda la SS.3 Via Flaminia.

Il **Paesaggio agrario di valore** (art. 26 Norme Tecniche di Attuazione del PTPR) è "costituito da porzioni di territorio che conservano la vocazione agricola anche se sottoposte a mutamenti fondiari e/o colturali. Si tratta di aree a prevalente funzione agricola-produttiva con colture a carattere permanente o a seminativi di media e modesta estensione ed attività di trasformazione dei prodotti agricoli. La tutela è volta al mantenimento della qualità del paesaggio rurale mediante la conservazione e la valorizzazione dell'uso agricolo e di quello produttivo compatibile.

Il **Paesaggio Naturale Agrario** (art. 23 Norme Tecniche di Attuazione del PTPR) è costituito dalle porzioni di territorio che conservano i caratteri tradizionali propri del paesaggio agrario, e sono caratterizzati anche dalla presenza di componenti naturali di elevato valore paesistico. La tutela è volta alla conservazione integrale degli inquadramenti paesistici.

La sovrapposizione tra l'area di intervento e la **Tavola B** (Beni Paesaggistici) del PTPR mette in evidenza che l'intervento interessa Beni Paesaggistici. In particolare:

- Perimetrazione relativa alla Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico – art. 134 co. I lett. a e art. 136 D.Lgs 42/2004. L'area di progetto ad ovest della Linea Ferroviaria, , coincidente con la nuova Rotatoria di progetto ed il ramo stradale che da questa permette l'innesto al nuovo Sottopasso di progetto, ricade nella perimetrazione relativa all'area individuata "Beni di insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche", vincolata ai sensi

degli art. 134 e 142 del DLgs 42/2004, denominata “cd058_153 - Castelnuovo di Porto, Morlupo, Riano, Roma, Sacrofano: Via Flaminia Km 22-32 Ovest”. Tutta l’infrastruttura di progetto che ricade ad est della linea ferroviaria non è, invece, interessata da tale perimetrazione.

Tale vincolo interessa un ampio ambito territoriale connotato da: paesaggio collinare dell’area tiberina; permanenza di assetti agricoli tradizionali; valore panoramico e percettivo lungo il corridoio della Via Flaminia; relazioni visuali di lunga distanza tra infrastruttura, ambiti rurali e nuclei urbani.

- Perimetrazione relativa a Beni Ricognitivi di piano, Individuazione del patrimonio identitario regionale – art. 134 co. 1 lett.c) del D.Lgs. 42/2004. In particolare, l’area di intervento è individuata all’interno del Bene lineare testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto riguardante la Via Flaminia (cod tl_0337).

L’area è normata dalle NTA di Piano al CAPO IV Modalità di tutela dei Beni del patrimonio identitario regionale, individuati dal PTPR ai sensi dell’articolo 134, lettera c) del Codice, in particolare dall’Art. 46 Beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e fascia di rispetto. Tale articolo stabilisce che sono sottoposte a vincolo paesistico, in quanto beni del patrimonio identitario regionale, i beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e le relative fasce di rispetto, costituiti dalle strutture edilizie comprensive di edifici e spazi ineditati, nonché da infrastrutture territoriali che testimoniano fasi dei processi di antropizzazione del territorio.

Il bene riconosce la Via Flaminia quale infrastruttura storica di matrice romana, elemento strutturante del territorio. La tutela si estende non solo al sedime storico ma anche alla fascia di rispetto, finalizzata alla conservazione delle relazioni percettive e morfologiche tra il tracciato e il contesto territoriale.

La sovrapposizione con la **Tavola C** (Beni del patrimonio naturale e culturale) mette in evidenza che l’area di analisi è interessata dalle seguenti perimetrazioni.

- Beni del Patrimonio Culturale:

- “Viabilità antica con la fascia di rispetto di 50 m”, una strada secondaria non più presente sulla C.T.R., ma riportata sulla Carta Archeologica del territorio di Roma (Lugli). Viene interessata per porzioni di tracciato nei quali è previsto adeguamento in sede/adeguamento normativo dell’esistente;
- Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale (art. 143 D.Lgs. 42/2004):
- Aree del “sistema agrario a carattere permanente” (art. 31 ter L.R. 24/1998). Viene interessata per porzioni di tracciato nei quali è previsto adeguamento in sede/adeguamento normativo dell’esistente;
- Percorsi panoramici (la SS n.3 Flaminia).

La sovrapposizione tra l’area di intervento e la **Tavola D** – “Recepimento delle proposte Comunali di Modifica dei PTP Accolte Parzialmente Accolte e Prescrizioni” evidenzia che l’area non è interessata da perimetrazioni.

L’intervento progettuale prevede l’adeguamento prevalentemente in sede (ad esclusione del nuovo ramo di innesto al sottopasso) e l’adeguamento normativo di infrastrutture esistenti, con limitato consumo di suolo agricolo. Sono inoltre previsti interventi di mitigazione ed opere a verde coerenti con il paesaggio attraversato.

L’intervento si colloca, parzialmente, in prossimità/adiacenza/sovrapposizione del tracciato della Via Flaminia, in un contesto già infrastrutturato e caratterizzato dalla compresenza di viabilità moderna e linea ferroviaria.

In via preliminare si evidenzia che:

- l'intervento non comporta modifiche dirette al tracciato storico della Via Flaminia;
- non sono previste alterazioni permanenti del sedime archeologico noto;
- il nuovo tratto in sottopasso si sviluppa a quota ribassata, riducendo l'impatto percettivo rispetto alla viabilità esistente;
- la rotatoria costituisce adeguamento funzionale della viabilità moderna, senza interferenze con elementi archeologici emergenti noti.

Secondo quanto detto, il progetto risulta compatibile/coerente con le indicazioni di Piano. In considerazione dei vincoli elencati, dovrà essere ottenuto il Parere Paesaggistico (ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004) da parte della Soprintendenza territorialmente competente.

È stato analizzato il **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG Prov. Roma)**.

La tavola **TP1** fornisce il quadro generale di riferimento territoriale del Piano, illustrando l'ambito provinciale nel contesto regionale e nazionale. Essa rappresenta i principali elementi morfologici, idrografici e infrastrutturali, nonché l'articolazione amministrativa del territorio, costituendo la base di lettura unitaria per l'interpretazione delle successive tavole tematiche. Non si riscontrano correlazioni con il progetto.

L'elaborato grafico **TP2** individua il sistema ambientale e paesaggistico provinciale, evidenziando le componenti naturali e storico-culturali del territorio. In essa sono rappresentati gli ambiti di tutela ambientale, i paesaggi di valore, le aree protette e le principali emergenze naturalistiche, con l'obiettivo di orientare le trasformazioni territoriali nel rispetto dei caratteri identitari e delle risorse ambientali.

La sovrapposizione dell'intervento all'elaborato di Piano mette in evidenza che l'intervento (lato ovest della linea ferroviaria- stradale) è prossimo, **senza interferirla** (circa 150 m in linea d'aria per i punti più vicini), all'Area Protetta Regionale APR9- Parco Naturale di Veio. L'intervento, per la porzione a sud della rotatoria di progetto ed a est della linea ferroviaria, ricade nell'ambito delle Componenti Secondarie della Rete Ecologica Provinciale – REP. La restante parte di intervento (porzione ad ovest della linea ferroviaria e porzione nord dell'intervento) ricade all'interno dell'individuato Territorio Agricolo.

L'elaborato grafico **TP2.1** - Rete ecologica provinciale, individua i nodi, i corridoi ecologici e le aree di connessione funzionale tra gli ecosistemi. L'elaborato conferma le informazioni già rilevate (dall'elaborato TP2) in merito alla Rete Ecologica Provinciale, cioè che l'intervento è parzialmente ricompreso all'interno del Territorio Agricolo Tutelato (Nastri verdi) della REP. L'intervento si attesta proprio all'estremità nord dell'area perimetrata "Nastro Verde" costituendone limite. L'Articolo 25. Componenti della rete ecologica provinciale delle NTA di Piano, definisce la Componente Secondaria (CS) della REP, componente che include aree ed ambiti che costituiscono elementi indispensabili per il conseguimento dell'effettiva funzionalità della rete ecologica.

L'elaborato grafico **TP2.2** -Sistema della Mobilità rappresenta l'Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario Metropolitano e Regionale e dei corridoi del trasporto pubblico. Costituisce il riferimento per il coordinamento degli interventi infrastrutturali e per il miglioramento dell'accessibilità territoriale.

La linea ferroviaria Roma – Viterbo (tratta Montebello – Sacrofano oggetto di intervento) è individuata quale **Rete di Base del Servizio Regionale SFR**, con codice FR3 – Roma/Viterbo. L'asse della SS N.3 Flaminia è individuata quale Rete Viaria di Base della Provincia Metropolitana: Rete di 2° Livello metropolitano (collegamenti interni tra i centri dei sub-sistemi locali e con la "rete primaria", del NPRG di Roma) (NCS "Strade extraurbane secondarie" o locale, Tipo C o F).

Secondo quanto detto, il progetto risulta compatibile/coerente con le indicazioni di Piano.



È stato analizzato il Piano Regolatore Generale vigente (Variante Generale) del Comune di Riano. La sovrapposizione dell'intervento con l'elaborato grafico Tav.18 **Destinazione di uso Urbanistico del Territorio Comunale** evidenzia che l'area di intervento a ovest della linea ferroviaria e della SS. N.3 Via Flaminia:

- La nuova rotatoria di progetto risulta ricadere in Area di rispetto stradale inerente la SS n.3. Il ramo stradale di innesto al sottopasso risulta ricadere parzialmente in Zona E2 – Zona agricola suscettibile di rimboschimento e parzialmente in Zona E3 – Zona ad utilizzazione agricola. Risulta interferita un'area **segnalata Ambito di interesse archeologico**. L'Ambito di interesse archeologico risulta normato dall'Art. 23 – Area di rispetto archeologico delle NTA che riporta: (...) Per tali aree si applica la normativa prevista dall'Art. 13 della L.R. nn 24 e 25 del 6.7.1998". L'Art. 13 (Protezione aree di interesse archeologico) della L.R. n 24, al Comma 4 specifica che "Nelle zone di interesse archeologico ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica ai sensi dell'articolo 25, integrata, per le nuove costruzioni, dal **preventivo parere della competente soprintendenza archeologica**. Tutto l'areale di progetto lato ovest della SS n.3 risulta (come precedentemente evidenziato) all'interno del Perimetro della zona vincolata Ex Lege 1497/39 (D.M. 30/12/1993 – Castelnuovo di Porto, Riano Sacrofano e Morlupo. Tale area è soggetta a vincolo paesaggistico diretto, che comporta: Tutela dell'integrità e del valore paesaggistico dell'area; **Obbligo di autorizzazione paesaggistica** (ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004).

L'intervento ad est della linea ferroviaria e della SS. N.3 Via Flaminia:

- ricade parzialmente in Area di rispetto stradale inerente la SS n.3 e parzialmente in Zona E3 – Zona ad utilizzazione agricola. Il ramo stradale di innesto a Via Stazzo Quadro ricade in Zona F11 – Verde privato attrezzato.

La sovrapposizione dell'intervento evidenzia che **il ramo Nord** (lato est della linea ferroviaria) della viabilità di progetto interessa l'attuale Via Tre Monti per la quale è previsto adeguamento in sede:

- L'intervento lambisce, lato Est, aree F5 – Verde Pubblico Attrezzato e Zone F9 – Servizi Privati. Lato Ovest lambisce Terreni privati gravati da Uso Civico.

La sovrapposizione dell'intervento evidenzia che **il ramo Sud** (lato est della linea ferroviaria) della viabilità di progetto interessa l'Area di rispetto stradale inerente la SS n.3. All'intersezione con Via Colle delle Rose, estremità sud dell'intervento di progetto, è lambita un'area segnalata **Ambito di interesse archeologico**.

L'analisi del P.R.G. del Comune di Riano mostra che dovrà essere effettuata Variante al PRG. Il nuovo Piano degli Espropri redatto sulla base del Progetto Esecutivo sarà parte degli elaborati costituenti la variante urbanistica. Per l'esecuzione dei lavori si rende necessario il **preventivo parere della competente soprintendenza archeologica**. Emerge, come già evidenziato, l'obbligo di **autorizzazione paesaggistica** (ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004).

L'analisi della cartografia del **Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Rischio idraulico** denominato PsAl-Ri, e Rischio Frana denominato PsAl-Rf mostra che l'area di progetto **non risulta** interessata dalle perimetrazioni relative al Rischio Frana ed al Rischio Idraulico.

Il progetto risulta compatibile con le indicazioni di Piano.

L'analisi del **Piano Regionale di Tutela Delle Acque (PRTA)** indica che il progetto risulta compatibile con le indicazioni di Piano.

L'analisi del **Piano di risanamento della qualità dell'aria (PRQA)** indica che il progetto risulta compatibile con le indicazioni di Piano

L'analisi del **Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Riano** mostra che il progetto ricade quasi totalmente all'interno delle fasce acustiche delle infrastrutture Ferroviaria (Linea Roma – Viterbo) e stradale (S.S. n.3 Via Flaminia). Una porzione del ramo di immissione al sottovia di nuova realizzazione (parte più distante dalla linea ferroviaria), ricade nella Classe III - Aree di tipo misto. Rientrano in questa classe le aree interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento. L'attuale Classe acustica dell'area non costituisce vincolo rispetto al progetto. Secondo quanto detto, il progetto risulta compatibile/coerente con le indicazioni di Piano.

Le Part. n.20 Fg. n.1 e n.1310 Fg. n.1 del Comune di Riano, allo stato di redazione della presente relazione, risultano gravate da usi civici. Il proponente ha provveduto al conferimento di specifico incarico a Perito Demaniale al fine della predisposizione degli elaborati tecnico-amministrativi necessari all'attivazione del procedimento previsto dalla normativa vigente in materia di Usi Civici e domini collettivi, finalizzato all'ottenimento dell'autorizzazione al mutamento di destinazione d'uso e/o al trasferimento dei diritti di uso civico ai sensi della Legge 168/2017, della Legge 1766/1927 e della normativa regionale applicabile, con competenza istruttoria di ARSIAL. L'attuazione dell'intervento nelle porzioni interessate dal gravame civico è subordinata al perfezionamento del relativo procedimento autorizzativo presso gli enti competenti.

I terreni gravati da usi civici costituiscono beni paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e sono inclusi nella richiesta di autorizzazione paesaggistica di cui alla Relazione Paesaggistica allegata al Progetto dell'intervento.

DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO PREVISTO

Il progetto, come detto, prevede l'**eliminazione di n.3 passaggi a livello** presenti sulla tratta ferroviaria Roma – Civita Castellana – Viterbo, la **realizzazione di un sottopasso carrabile** di attraversamento della linea ferroviaria e della S.S. n 3 Via Flaminia, e la realizzazione di **n.2 sottopassi pedonali**.

In considerazione della vicinanza all'abitato di Riano e del numero di utenze da raggiungere, la soluzione progettuale consiste nel prevedere una unica diramazione che si intesti lungo la SS3 Flaminia con una intersezione a **rotatoria**, in corrispondenza del passaggio a livello esistente al km 22+993, e sottopassi la via Flaminia e la linea ferroviaria con un ramo bidirezionale collocato sul quadrante ovest della stessa. La soluzione si ritiene opportuna considerando in questo caso la rotatoria un elemento che attenziona l'utenza e costituisce un valido elemento transitorio per i flussi che si diramano dalla Flaminia, oltre che elemento fisico che possa limitare la velocità del tratto. Nel tratto di valle, l'intersezione si attesta su la viabilità locale posta parallelamente alla linea ferroviaria lato est, raccordando le viabilità attualmente raggiungibili dai tre passaggi a livello in dismissione. Le viabilità in progetto ripristinano il collegamento con un limitato numero di nuclei abitativi oggi raggiungibili direttamente dalla SS3 Flaminia con passaggio sul sedime ferroviario utilizzando dei P.L. posti in fregio alla statale. Al fine di garantire la viabilità pedonale precedentemente servita dai passaggi a livello al Km 21+474 (collocato su via Colle delle Rose) ed al Km **23+544** (su via Tre Monti – via Monte Primo), è prevista la realizzazione di due nuovi sottopassi pedonali dotati di rampe per garantire l'accessibilità a tutte le tipologie di utenti, in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico.

Con la soluzione individuata sarà possibile quindi apportare un miglioramento alla circolazione mettendo in sicurezza il tratto della statale dove è presente la corsia di accumulo e le fermate del bus di linea che non si sovrapporranno più alle manovre di traffico locale eliminando le intersezioni a raso.

Gli attraversamenti – Sottopassi alla linea ferroviaria

Il sottopasso carrabile in progetto si compone di uno scatolare in c.a. con dimensioni interne 9.00 x 7.69 m nel primo tratto con sviluppo pari a 12.62 m e 9.00 x 8.38 m nel secondo tratto con uno sviluppo di 23.80 m, per una lunghezza totale di 36.42 m. La scelta della doppia sezione e quindi lo scalettamento dell'opera è dovuto all'esigenza di rispondere ai vincoli richiesti dalla metodologia utilizzata per la realizzazione del manufatto. Infatti l'opera, per evitare interferenze con l'esercizio ferroviario e il transito dei veicoli sulla Via Flaminia, sarà realizzata e posizionata con la tecnica dello spingitubo, realizzando il monolite fuori opera previa realizzazione della platea di varo e delle paratie che fungono da muri d'ala. I muri d'ala saranno realizzati con paratie di pali in c.a. del diametro di 800 mm con cordolo di coronamento a sezione quadrata 100 x 100 cm.

Le paratie dell'imbocco al sottopasso carrabile, ai fini del corretto inserimento paesaggistico, saranno finite con paramento in pannelli prefabbricati con finitura in pietra.

A sud del sottovia è previsto un nuovo sottopasso pedonale che attraversa la linea ferroviaria e si compone di due rampe con caratteristiche idonee alla fruibilità per i disabili e di una struttura scatolare in c.a. con dimensioni interne 2.40 x 2.40 m e sviluppo pari a 17.50 m. Le rampe che completano l'opera (una di 84.00 m e l'altra di 75.00 m) sono realizzate, a partire dallo scatolare, con paratie di micropali in c.a. di diametro 300 mm parallele e soletta di completamento. Nella parte finale, le rampe sono completate da una struttura in c.a. ad "U".

Un secondo sottopasso pedonale è previsto a nord del sottovia, che si compone di una rampa con caratteristiche idonee alla fruibilità per i disabili, di una scala e di una struttura scatolare in c.a. con dimensioni interne 2.40 x 2.40 m e sviluppo pari a 14.08 m. La rampa disabili, larga 2.40 m, è suddivisa in due, Rampa 01 e Rampa 02 rispettivamente di 74.40 m e 95.72 m. La Rampa 01, realizzata con doppia paratia in c.a. di pali dell'800 mm, termina con sezione a "U". La Rampa 02 è realizzata con una struttura in c.a. a "U" sostenuta nella parte est dalla paratia della Rampa 01. Anche la scala (18.90 m), come la Rampa 01, è realizzata con doppia paratia di pali in c.a. del diametro di 800 mm con terminale a sezione a "U".

Anche le paratie previste per la realizzazione del sottopasso, ai fini del corretto inserimento paesaggistico, saranno finite con paramento in pannelli prefabbricati con finitura in pietra.

La sezione stradale

La sezione stradale adottata, per il tratto di adeguamento della SS n.3 Via Flaminia, è classificabile come strada di tipo C1 Strada extraurbana delle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", Decreto 5 novembre 2001.

In particolare, il tratto in oggetto è composto da un'unica carreggiata formata da due corsie, una per senso di marcia, di m. 3,75 ciascuna; ogni corsia è fiancheggiata da una banchina di m. 1,50 di larghezza, per una larghezza complessiva della carreggiata pari a m. 10.50. A questi vanno aggiunte le canalizzazioni dell'acque in entrambi i sensi di marcia.

La sezione stradale adottata per la rampa bidirezionale di collegamento con l'intersezione SS3 Flaminia presenta una sezione con due corsie da 3.50 m (escluso allargamenti) e banchine da 1.00 m; in rilevato



ai fini del contenimento degli ingombri è previsto l'utilizzo di terre rinforzate, con pendenza delle scarpate pari al 2/1. Ai margini è presente un arginello di 1.50 m con barriere di sicurezza. Tale ramo, nell'attraversamento della linea ferroviaria e della SS n.3 Via Flaminia corre, per un tratto, in trincea. In tale tratto è prevista una cunetta da 1.00 m e spazio di pulizia di 50.00 cm e scarpata in scavo di pendenza pari al 1/1. Sono previsti ai margini fossi di guardia trapezi di larghezza pari ad 1.50 m; La viabilità locale è declinata in n.2 tipologie.

E' prevista quindi una viabilità di raccordo denominata "viabilità locale 01" di sezione più ampia, collegata con la rampa bidirezionale proveniente dalla SS3 Flaminia tramite l'intersezione a T precedentemente descritta e la "viabilità locale 2", che si dirama dalla prima in posizione più a nord di sezione più ridotta, ma entrambe in asfalto come da attuali condizioni.

La viabilità locale 1 ha inizio a sud, in corrispondenza del primo PL, al km 21+474, in continuità con la via Colle delle Rose. Sul sedime esistente in adiacenza al PL che sarà dismesso, è previsto il descritto nuovo sottopasso pedonale a servizio delle fermate di trasporto pubblico extraurbano.

Dal punto di innesto la nuova strada si avvicina alla ferrovia affiancandosi in parallelo per un lungo tratto, raccogliendo un accesso in asfalto a privati (viabilità di accesso 1), fino al punto di innesto con la rampa bidirezionale al km 1+300.

In questo tratto la strada è provvista di barriere di sicurezza, sia in sinistra per protezione dalla linea ferroviaria in stretta vicinanza che per tratti in destra (lato valle), dove in considerazione della morfologia del terreno si alternano dei tratti in rilevato.

La viabilità prosegue fino ad innestarsi sulla esistente "via Stazzo Quadro". Poco prima diparte la seconda viabilità locale di progetto.

La "viabilità locale 2 ha inizio appunto al km 1+470 circa della locale 1, con una sezione pari a 4m comprensiva di banchine da 0.25m. Le dimensioni sono similari all'esistente.

La strada percorre quanto possibile il sedime della viabilità esistente viaggiando in parallelo in adiacenza. Nel suo percorso ricollega gli accessi presenti e le strade "via Monte Ultimo, via Valle di Ponte Sodo, via Monte di mezzo, via di Ponte Sodo, e via Cole ultimo, per poi unirsi alla "via Monte primo". Nel tratto terminale nord il progetto prevede l'inserimento di un sottopasso pedonale.

Il progetto delle viabilità è comprensivo di alcuni accessi di larghezza pari a 4m in genere in asfalto, tranne che il ripristino di uno adiacente alla rampa bidirezionale coinvolto dagli scavi della trincea della stessa, che sarà ripristinato e contenuto con opere apposite (paratia di pali).

La sezione stradale adottata per la viabilità locale, tutta la viabilità ad est della linea ferroviaria a servizio dei nuclei residenziali, presenta una sezione da 6.50 m comprensiva di 2 corsie da 2.75 m e banchine da 50.00 cm; nei tratti in trincea gli elementi marginali sono: cunetta da 1.00 m più spazio di pulizia di 50 cm e scarpata in scavo di pendenza pari al 1/1.

La rotatoria

La nuova rotatoria è prevista con diametro esterno pari a 50m. La posizione individuata è di fatto in corrispondenza dell'attuale intersezione del PL al km 22+993; rispetto al sedime attuale della SS 3 Flaminia la rotatoria si colloca in posizione decentrata (più a Ovest), al fine di non avvicinare ulteriormente il sedime stradale alla ferrovia. La posizione decentrata è funzionale anche durante le fasi di realizzazione potendo gestire meglio le parzializzazioni del traffico e i cantieri esterni alla carreggiata.

Come previsto dal DM 19/04/2006, presenta un anello giratorio a corsia unica di larghezza pari a 6m; i rami di innesto sono di larghezza pari a 3.50 in ingresso e 4.50 in uscita, raccordati con la stessa con

adeguati raggi garantendo la circolazione all'interno anche ai mezzi pesanti. Si sottolinea però che in uscita sulla viabilità locale si prevede di vietarne il transito tramite apposita segnaletica, considerando le caratteristiche geometriche delle viabilità locali collegate.

Nella posizione individuata, la rampa è collocata in un'area dove è presente una depressione altimetrica che favorisce il sottopassaggio della statale: in quest'area è quindi possibile predisporre il cantiere per la realizzazione del sottopasso con tecnica "a spinta". [...]. La rampa bidirezionale si intesta sulla viabilità locale 1 con una intersezione a T che garantisce tutte le manovre (con apposite isole di traffico). Nel tratto della SS3 Flaminia si prevede quindi un parziale riutilizzo della pavimentazione esistente, salvo gli ampliamenti dovuti dall'inserimento della rotatoria o dalla traslazione dell'innesto nord.

GESTIONE DELLE MATERIE

Terre e rocce da scavo

La gestione delle terre e rocce da scavo è regolata dal D.Lgs. 152/2006 e dal D.M. 161/2012. Per stabilire se il materiale può essere riutilizzato, occorre eseguire delle analisi chimico-fisiche, confrontando i risultati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) del D.Lgs. 152/2006.

Il materiale non riutilizzabile secondo l'art. 184-bis del D.Lgs. 152/2006 è considerato rifiuto speciale (codice CER 170504) e deve essere:

- Conferito a impianti autorizzati dalla Regione Lazio;
- Trasportato da soggetti iscritti all'Albo Gestori Ambientali;
- Accompagnato da Formulario di Identificazione.

Il materiale può essere considerato sottoprodotto (non rifiuto) se rispetta tutti i requisiti del D.M. 161/2012, tra cui origine da un'opera e impiego nello stesso cantiere o in altro intervento simile; utilizzo diretto, senza trattamenti diversi dalla normale pratica industriale (es. selezione, stabilizzazione, asciugatura); rispetto dei requisiti ambientali specifici (Allegati 3 e 4 del DM 161/2012).

Quindi, svolte le analisi chimico – fisiche del materiale da scavo, dovranno essere indagati i suoi possibili usi:

- All'interno dell'opera stessa;
- In opere infrastrutturali nei comuni limitrofi, previa intesa con gli enti locali;
- Per il recupero ambientale di cave dismesse o attive, in linea con il PRAE della Regione Lazio e con eventuali Piani di Recupero Ambientale;
- In discarica, solo come ultima opzione.

Il calcolo della volumetria totale di scavo risulta circa **40.590 mc**. Ipotizzando che circa il 30% possa essere riutilizzato nell'ambito dell'opera stessa, previa caratterizzazione chimico-fisica, 28.413 mc dovranno essere conferiti a discarica.

Per l'identificazione dei siti di conferimento è stato fatto riferimento al criterio di minimizzare la distanza dal sito di intervento, ottimizzando così l'intero processo di gestione dei materiali. Sono state quindi individuate le seguenti discariche con codice CER autorizzato 170504 – Terra e rocce provenienti da sbancamenti:

- **Fontana Larga srl**, via Pian dell'Olmo a Riano (RM)
- **Idea 4 srl**, Località Monte della Grandine snc a Magliano Romano (RM)
- **Cerchio chiuso srl**, via della Pisana a Roma (RM)
- **Inerti Lazio srl**, via di Casal Bianco a Guidonia Montecelio (RM)

- **FCA srl, S.P. 51/a km 2+900 a Tivoli (RM)**

Altri materiali di risulta

Altri materiali di risulta sono essenzialmente costituiti dai materiali provenienti da attività di demolizione della pavimentazione stradale, dei binari ferroviari esistenti, delle traversine in cemento e del pietrisco ferroviario (ballast). I codici CER per i materiali di risulta sono i seguenti:

- 170302 per il conglomerato bituminoso
- 170904 per il materiale misto da attività di demolizione
- 170405 per i binari in ferro
- 170508 per il pietrisco ferroviario (ballast).

Il codice CER dovrà essere confermato in sede di esecuzione del lavoro dall'Appaltatore incaricato; ai sensi della normativa vigente (Legge 116/14 e s.m.i., D.Lgs. 152/06 e s.m.i.), infatti, la "responsabilità di assegnazione del competente codice CER" è in capo al produttore del rifiuto.

Per l'identificazione dei siti di conferimento è stato fatto riferimento al criterio minimizzare la distanza dal sito di intervento, ottimizzando così l'intero processo di gestione dei materiali di risulta. Sono stati, quindi, individuati i seguenti siti:

Sito di conferimento	codici CER	Descrizione
Fontana Larga srl Via Pian dell'Olmo a Riano (RM)	170904	materiale misto da attività di demolizione
	170508	pietrisco ferroviario (ballast)
Idea 4 srl Località Monte della Grandine snc a Magliano Romano (RM)	170302	Conglomerato bituminoso
	170904	materiale misto da attività di demolizione
	170508	pietrisco ferroviario (ballast)
Cerchio chiuso srl via della Pisana a Roma (RM)	170302	Conglomerato bituminoso
	170904	materiale misto da attività di demolizione
	170405	Ferro e acciaio
	170508	pietrisco ferroviario (ballast)
Inerti Lazio srl via di Casal Bianco a Guidonia Montecelio (RM)	170302	Conglomerato bituminoso
	170904	materiale misto da attività di demolizione
	170508	pietrisco ferroviario (ballast)

Materiali da approvvigionare

Ipotizzando che circa il 30% delle terre e rocce da scavo possa essere riutilizzato nell'ambito dell'opera stessa, si evince la necessità di approvvigionare i seguenti materiali e quantità:

- misto granulare stabilizzato circa 4.900 mc
- stabilizzato a cemento circa 300 mc
- materiale per rilevati circa 13.300 mc (25.400 mc - 30% di terre e rocce da scavo)

Si tratta di quantitativi abbastanza contenuti, per i quali sono stati individuati i seguenti siti di approvvigionamento, essendo i più vicini alle aree di lavorazione:

- Ital Tufo Riano srl, via Vigna del Piano 54B a Riano (RM) - Materiali aridi per rilevati, sottofondi e per gabbioni

- Fontana Larga srl, in Via Pian dell'Olmo a Riano (RM) - Sabbia, misto granulare, riciclati con cemento e con macerie edili, calcestruzzo, misto stabilizzato a cemento
- Inerti Lazio srl, via di Casal Bianco a Guidonia Montecelio (RM) - Sabbia, misto granulare, riciclati con cemento e con macerie edili.

Effetti ambientali

In merito all'**ambiente Idrico** la prevista realizzazione delle opere comporterà inevitabilmente l'impermeabilizzazione, per quanto limitata (in quanto trattasi, almeno in parte, di un adeguamento in sede della viabilità esistente), di una parte del terreno. Un rischio potenziale è quello di modifica degli apporti idrici al reticolo idrografico ed alla falda. Il progetto è stato sviluppato nel rispetto del principio di **invarianza idraulica**, previsto dalla normativa regionale in materia di difesa del suolo (L.R. Lazio n. 53/1998) e dalle **Norme Tecniche di Attuazione dei Piani di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale**, secondo cui gli interventi infrastrutturali che determinano incremento delle superfici impermeabili devono garantire che le portate meteoriche scaricate nei recettori idraulici non risultino superiori a quelle antecedenti l'intervento. A tal fine il progetto prevede idonei sistemi di raccolta, laminazione e regolazione delle acque meteoriche (n. 7 vasche di laminazione con rilascio controllato), atti a mantenere invariato il regime di deflusso rispetto allo stato preesistente.

Un ulteriore rischio potenziale è quello della modifica della qualità degli acquiferi, dato dall'immissione di sostanze inquinanti nel suolo e di conseguenza nelle acque. Ai fini del controllo del potenziale inquinamento del suolo e, conseguentemente, delle acque superficiali e sotterranee, il progetto prevede l'installazione di **n. 7 vasche di prima pioggia**, collocate **a monte delle vasche di laminazione** lungo il sistema di drenaggio delle acque meteoriche. Tali manufatti sono finalizzati alla **raccolta e al trattamento delle acque di dilavamento provenienti dalle superfici impermeabili dell'infrastruttura stradale**, le quali, in occasione degli eventi meteorici iniziali, risultano generalmente caratterizzate da una maggiore concentrazione di inquinanti derivanti dal traffico veicolare (idrocarburi, particolato, metalli pesanti e residui di usura). Le vasche di prima pioggia consentono pertanto la **separazione e il trattamento preliminare delle acque maggiormente contaminate**, mentre le successive vasche di laminazione assolvono alla funzione di regolazione idraulica delle portate, garantendo il rilascio controllato delle acque meteoriche nel recapito finale e contribuendo al rispetto del principio di invarianza idraulica.

L'apporto complessivo al reticolo ed alla falda resterà immutato. L'impatto può essere considerato trascurabile.

In merito alle attività di cantiere ed alle acque di dilavamento ed alle acque generate dalle lavorazioni proprie del cantiere (relative alla produzione, al lavaggio dei mezzi, alle acque reflue dagli eventuali scarichi civili di cantiere in funzione durante la cantierizzazione), dovranno essere adottati dei sistemi di regimazione idraulica che consentano la raccolta delle acque meteoriche, nonché provenienti da processi produttivi, da convogliare nell'unità di trattamento generale. Allo stesso modo per le acque generate dalle attività di lavaggio dei mezzi e delle aree di cantiere (ricche di idrocarburi, olii e sedimenti terrigeni) si dovrà prevedere un ciclo di disoleazione precedente all'immissione di queste nell'impianto di trattamento generale. Ciò che viene trattenuto dal processo di disoleazione sarà smaltito come rifiuto speciale in discariche autorizzate. Non si prevedono, inoltre, operazioni di scavo che possano interessare la falda. Le disposizioni operative dovranno essere riportate nel Manuale di Gestione Ambientale del Cantiere a cura

della ditta esecutrice.

Secondo quanto detto ed in considerazione della presenza dell'infrastruttura attuale, le caratteristiche qualitative e quantitative dei corpi d'acqua potranno potenzialmente subire variazioni nulle e/o trascurabili rispetto allo stato di fatto.

In merito alla matrice suolo, le previste realizzazioni dei tratti in adeguamento e nuovi tratti comporteranno inevitabilmente un'impronta a terra con una conseguente variazione dell'uso del suolo.

L'impatto sarà molto limitato/trascurabile e può essere proporzionale all'aumento della superficie impermeabilizzata. In merito al tratto in adeguamento non si può parlare di modifica di uso del suolo in quanto le aree interessate già rientrano e rientreranno all'interno del tessuto "stradale" cittadino.

Anche la potenziale modifica della morfologia del terreno nel caso in esame non sussiste in quanto non sono previste modifiche morfologiche all'ambito di riferimento. La livelletta stradale manterrà pressappoco quella delle attuali viabilità. Non sono previste opere d'arte ad esclusione dei sottopassi ferroviari. I rilevati saranno molto bassi, ad eccezione di un breve tratto del nuovo ramo di innesto al sottopasso che va ad insistere in un avvallamento nel quale è prevista la realizzazione di un rilevato su terre armate, utilizzate al fine di limitare l'impronta a terra del rilevato stesso.

In merito alla fase di cantierizzazione gli interventi comporteranno minima effettuazione di scavi che potranno determinare perdita di suolo in maniera molto limitata. Per quanto riguarda la modifica temporanea della destinazione d'uso del suolo, si evidenzia che non è prevista l'apertura di piste di cantiere particolari. I siti ove si prevede la realizzazione delle aree di cantiere sono gli stessi oggi già infrastrutturati e che nel post operam ospiteranno le opere realizzate. Inoltre, alla conclusione dei lavori di realizzazione del progetto, per tutte le aree assoggettate alle operazioni di cantiere, si prevederà la bonifica della parte superficiale mediante asportazione/trattamento di terreno e successivo ripristino a finire con uno strato di terreno vegetale dello spessore di 30 cm (anche tramite terreno vegetale di scotico precedentemente accantonato).

In merito alla Movimentazione rifiuti, posto che in linea generale ogni qualvolta il progetto preveda la movimentazione di rifiuti, questa è effettuata ai sensi della normativa vigente, la realizzazione comporterà principalmente lo smaltimento di derivanti dalle piccole demolizioni che saranno facilmente gestite attraverso impianti di recupero e/o in secondo luogo attraverso discariche autorizzate seguendo il previsto iter di gestione dei materiali. Nell'ottica dei volumi molto ridotti e della corretta gestione dei rifiuti generati dalla realizzazione dell'opera, l'interferenza può considerarsi trascurabile.

In merito al Consumo di risorse non rinnovabili, l'esecuzione del progetto in esame comporterà l'utilizzo di terre/rocce per la realizzazione dei piani di posa e piccoli rilevati. Seppur per volumi molto ridotti, le attività richiedono lo sfruttamento di cave di prestito, con conseguente consumo di risorse non rinnovabili. Nel caso in oggetto il reperimento in loco di tali risorse avverrà per quantità molto ridotte. Nell'ottica della corretta gestione del processo costruttivo, l'interferenza può considerarsi Trascurabile.

In merito alla **Biodiversità** si sono analizzati gli impatti potenziali individuati sulle componenti naturalistiche che concorrono al sistema dovuti alla presenza di nuove superfici pavimentate rispetto allo stato attuale, in sostituzione di lembi di habitat (quelli riferibili all'ambito agricolo), e se ciò potrebbe rappresentare una barriera fisica per lo spostamento di specie faunistiche presenti nell'area, frammentando il territorio ed influenzando negativamente la connettività ecologica.

La descrizione dello stato e dell'ambiente ha consentito di escludere la presenza di elementi sensibili (ricettori) presenti. Non sono individuati habitat e/o biocenosi di pregio. La vegetazione è tipica delle aree



legate ad attività antropiche marginali. L'area di intervento risulta già caratterizzata da infrastrutture importanti, le infrastrutture lineari stradali e ferroviarie che limitano la presenza di specie che effettuano spostamenti e mobilità tra habitat. Le specie faunistiche presenti sono specie sinantropiche, poco sensibili alla presenza dell'uomo ed alle trasformazioni del territorio.

Al fine di determinare gli impatti potenziali generati sono state valutate le tipologie di porzioni vegetate presenti lungo il tracciato sottratte in funzione soprattutto della loro estensione e rappresentatività sul territorio e della loro funzione ecosistemica; l'incidenza sulle componenti naturalistiche degli sversamenti accidentali dei mezzi di cantiere e dell'incremento della polverosità per lo spostamento di materiali durante le lavorazioni di cantiere, in considerazione delle Best practices adottate e della temporaneità delle attività; il disturbo della fauna indotto dall'incremento dei livelli acustici, sia in fase di esercizio che in fase di cantiere, in considerazione dei livelli acustici raggiungibili, della temporaneità delle attività e della tipologia di specie faunistiche presenti nell'area. Dato il contesto ambientale in cui si svilupperanno e l'elevata capacità di resilienza degli habitat presenti, si ritiene che anche gli effetti sulla fauna dell'incremento dei livelli acustici possono essere considerati trascurabili. Data la presenza di importanti infrastrutture di trasporto nell'area di riferimento, si ritiene che la redistribuzione delle specie su ambiti lontani dai margini dell'intervento e l'adattamento a condizioni disturbate, siano fenomeni già avvenuti. Tutto quanto argomentato ed analizzato porta ad assumere che l'impatto sia, in sintesi, da ritenersi trascurabile.

In merito alla componente ambientale **Rumore** si sottolinea, che l'area di intervento è, già oggi, sottoposta e influenzata dalle emissioni "acustiche" dovute al traffico sulle infrastrutture esistenti.

L'opera stradale consta di interventi sulla rete stradale esistente. L'intervento generale non genererà nuovo traffico sulla rete. Possono, invece, essere considerati fattori fortemente positivi dati dalla realizzazione dell'intervento. **Un fattore altamente positivo** risulta essere dato dalla realizzazione del sottopasso alla rete ferroviaria in luogo di n.3 Passaggi a livello. Questo consente di eliminare i punti di conflitto secanti dovuti alle situazioni di sosta e conseguenti ingorghi dovuti al passaggio dei treni, fluidificando, evidentemente, la percorrenza. Il previsto raddoppio della linea ferroviaria, con il contemporaneo incremento del traffico ferroviario, nel caso di mancata realizzazione dell'intervento di progetto, determinerebbe problematiche maggiori rispetto allo stato di fatto.

Altro principale fattore positivo risulta essere dato dalla realizzazione della rotatoria di progetto. Numerosi studi confermano l'efficacia di tali interventi su tratti stradali lineari in quanto hanno la capacità di fluidificare il traffico lungo tutto il tratto interessato. Il miglioramento è dovuto sia all'eliminazione dei punti di conflitto secanti dovuta alla circolazione rotatoria a senso unico, sia alla riduzione della velocità (soprattutto se pensata durante tutto il tempo di riferimento delle 24 h e non solo nelle ore di punta) a cui si transita. La fluidificazione del traffico e la riduzione dei fenomeni di "fermata e ripartita" porta a conseguenti miglioramenti del rumore. Dalla prevista fluidificazione del traffico sono attesi miglioramenti percepibili alla situazione acustica dovuta alle infrastrutture stradali. Secondo quanto riportato si può affermare che l'intervento porterà benefici alla situazione acustica dell'ambito di intervento. L'impatto può essere definito trascurabile.

In merito alla componente ambientale **Atmosfera**, è da sottolineare che, come riportato negli indirizzi generali del PRQA (Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria) della Regione Lazio, al fine di migliorare la qualità dell'aria, risultano auspicabili interventi di fluidificazione del traffico.

Le infrastrutture con scarsi livelli di servizio determinano congestione, difficoltà di smaltimento dei flussi e conseguente aumento delle emissioni in atmosfera. Di contro una infrastruttura stradale adeguata agli usi

previsti ed al traffico potenzialmente gravitante, permette percorrenze sicure e senza ripercussioni su congestionamento e relativo aumento di emissioni.

Obiettivo del progetto, perfettamente in linea ed in attuazione di quanto auspicato nel PRQA regionale è, appunto, la fluidificazione del traffico in un'arteria, Via Flaminia, che presenta un livello di servizio non perfettamente adeguato, soprattutto nelle ore di punta. Gli interventi sono indirizzati alla fluidificazione del traffico: la realizzazione di sottopasso a sostituire i passaggi a livello ferroviario (che oggi impongono sovente la sosta lungo l'arteria di intervento provocando lunghe file ed ingorghi soprattutto negli orari di punta), la realizzazione della rotatoria a sostituire/riqualificare aree caratterizzate da incroci a raso.

A prescindere dagli evidenti elementi volti alla sicurezza, gli elementi qualificanti dal punto di vista esclusivamente ambientale (aria) sono: Una diminuzione del consumo di carburante in un incrocio a sistemazione a rotatoria, fattore che si traduce in una riduzione delle emissioni inquinanti. Fluidificazione del traffico e riduzione delle manovre di "stop and go" con conseguente diminuzione dell'inquinamento. Miglioramento della qualità ambientale dell'intersezione grazie alla possibilità di introdurre vegetazione (opere a verde), con capacità di assorbimento degli inquinanti. Secondo quanto detto, si ritiene che l'intervento contribuisce alla "fluidificazione" del traffico, fattore come detto auspicato dal PRQA (Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria) della Regione Lazio, al fine di migliorare la qualità dell'aria. Alla luce di tali considerazioni, è possibile considerare l'impatto all'inquinamento atmosferico, trascurabile.

In merito alla fase di cantiere, gli impatti potenzialmente generabili, possono essere altamente mitigati e resi trascurabili attraverso l'adozione di accorgimenti e modalità operative definiti.

In merito alla componente ambientale **Paesaggio** l'analisi programmatica (PTPR) ha messo in evidenza che l'area di progetto è interessata da perimetrazioni relative a Beni Paesaggistici.

La Via Flaminia costituisce, di per se, vincolo quale Bene lineare testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto (cod tl_0337). Il bene riconosce la Via Flaminia quale infrastruttura storica di matrice romana, elemento strutturante del territorio, caratterizzato da valore storico-archeologico, rilevanza identitaria e culturale, funzione di corridoio panoramico e storico di lunga durata. La tutela si estende non solo al sedime storico ma anche alla fascia di rispetto, finalizzata alla conservazione delle relazioni percettive e morfologiche tra il tracciato e il contesto territoriale.

Le infrastrutture stradale e ferroviaria costituiscono, inoltre, il limite est dell'area individuata "Beni di insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche", vincolata ai sensi degli art. 134 e 142 del DLgs 42/2004, denominata "cd058_153 - Castelnuovo di Porto, Morlupo, Riano, Roma, Sacrofano Via Flaminia Km 22-32 Ovest".

Per la realizzazione degli interventi va ottenuto specifico parere dalla Sovrintendenza competente.

Il contesto paesaggistico analizzato è caratterizzato da un **valore panoramico diffuso**, legato alla continuità dei paesaggi agrari della valle del Tevere, alla presenza di sistemi collinari a morfologia dolce e alle relazioni visive tra insediamenti storici, infrastrutture storiche ed elementi naturali che strutturano il territorio. La tutela paesaggistica riconosce quindi il **valore unitario del quadro percettivo**, ponendo attenzione alla conservazione delle visuali panoramiche e delle relazioni morfologiche tra infrastrutture storiche, sistemi agricoli e componenti naturali.

L'area di intervento si colloca tuttavia all'interno di un contesto già **fortemente caratterizzato dalla presenza di infrastrutture**. Tali elementi hanno progressivamente determinato la formazione di un **corridoio infrastrutturale lineare**, inserito in un mosaico territoriale costituito da superfici agricole, vegetazione spontanea e insediamenti sparsi.

In questo quadro il progetto si configura come **adeguamento funzionale di infrastrutture esistenti**, e non come introduzione di una nuova infrastruttura in un contesto naturale integro. Le modifiche percettive risultano quindi principalmente legate alla variazione delle geometrie della viabilità (nuova rotatoria, collegamento al sottovia ferroviario e adeguamento della viabilità esistente) e alla presenza di elementi tecnici connessi alla sicurezza stradale e ferroviaria. Tali trasformazioni si inseriscono tuttavia in un ambito già antropizzato e caratterizzato da infrastrutture lineari, risultando pertanto **contenuto dal punto di vista percettivo**. Dal punto di vista territoriale, i nuovi tratti stradali interessano **porzioni limitate di territorio agricolo**, senza coinvolgere aree naturali o vegetazione arborea significativa, ad eccezione della fascia vegetata lungo la linea ferroviaria attraversata con sottopasso. L'opera manterrà sostanzialmente le **quote altimetriche delle viabilità esistenti**, non prevedendo opere d'arte rilevanti se non i sottopassi ferroviari; i rilevati saranno generalmente contenuti, ad eccezione di un breve tratto del ramo di innesto al sottopasso, realizzato con **terre armate** per limitarne l'impronta a terra.

La percezione visiva dell'intervento risulterà **limitata**, in quanto l'opera sarà apprezzabile principalmente da punti di vista elevati, mentre non si individuano specifici punti panoramici o punti preferenziali di osservazione, se non dai rilievi collinari circostanti. Le eventuali alterazioni percettive potranno inoltre essere **mitigate mediante interventi di inserimento paesaggistico**, con sistemazioni a verde e piantumazioni di alberi e arbusti autoctoni coerenti con il contesto vegetazionale locale, finalizzate a favorire la ricomposizione paesaggistica delle aree interessate e il progressivo inserimento delle opere nel paesaggio nel giro di pochi anni.

L'analisi effettuata mostra che gli impatti derivanti dalla realizzazione dell'intervento e dall'esercizio dello stesso, possono essere considerati, complessivamente, di bassa e/o trascurabile significatività.

La valutazione paesaggistica condotta, limitata agli aspetti di visibilità e fruibilità dei beni, porta a ritenere che **le condizioni paesaggistiche complessive dell'ambito territoriale non subiranno modifiche sostanziali a seguito della realizzazione dell'intervento.**

MITIGAZIONI

Nello Studio Preliminare Ambientale vengono previsti i seguenti interventi di mitigazione:

- Progetto di mitigazione paesaggistica dell'intervento – Opere a verde
- Misure di salvaguardia del suolo
- Misure di mitigazione acustica
- Misure di mitigazione atmosfera [...]

* * *

ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti di cui il tecnico Ing. Antonino Arzano, iscritto all'albo degli Ingegneri di Latina al n. 256A, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Considerato che gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa.

Preso atto che l'opera in esame riguarda l'eliminazione di n.3 passaggi a livello presenti sulla tratta ferroviaria Roma – Civita Castellana – Viterbo, la realizzazione di un sottopasso carrabile di attraversamento della linea ferroviaria e della S.S. n 3 Via Flaminia, e la realizzazione di n.2 sottopassi pedonali.

Al fine di assicurare il collegamento tra la viabilità esistente a est e a ovest dell'asse infrastrutturale costituito dalla ferrovia e dalla Via Flaminia, è prevista la realizzazione di una rotatoria lungo la SS n. 3 (al km 22+990 circa), nonché la costruzione di un nuovo ramo stradale che, a partire dalla rotatoria di progetto e attraverso il sottopasso carrabile, consentirà il collegamento con i nuclei abitati situati a est della linea ferroviaria.

Sul lato est è previsto il raccordo con la viabilità locale esistente, costituita da Via Stazzo Quadro, Via Tre Monti e dalla strada a servizio degli insediamenti posti a sud-est, per la quale si prevede un adeguamento funzionale e normativo in sede.

Sono infine previsti nuovi tratti stradali in continuità con Via Tre Monti/Via Codette N2, sviluppati in parallelo alla linea ferroviaria fino all'intersezione con l'esistente Via Colle delle Rose a sud.

La sezione stradale adottata, per il tratto di adeguamento della SS n.3 Via Flaminia, è classificabile come strada di tipo C1 Strada extraurbana delle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", Decreto 5 novembre 2001. In particolare, il tratto in oggetto è composto da un'unica carreggiata formata da due corsie, una per senso di marcia, di m. 3,75 ciascuna; ogni corsia è fiancheggiata da una banchina di m. 1,50 di larghezza, per una larghezza complessiva della carreggiata pari a m. 10.50. A questi vanno aggiunte le canalizzazioni dell'acque in entrambi e sensi di marcia.

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

- Eliminazione delle interferenze tra esercizio ferroviario e traffico stradale mediante la soppressione dei passaggi a livello e conseguente incremento dei livelli di sicurezza della linea ferroviaria e maggiore affidabilità dell'esercizio;
- Adeguamento del nodo strada-ferrovia agli standard infrastrutturali e normativi vigenti, in linea con gli indirizzi di progressiva eliminazione dei passaggi a livello e con una configurazione viabilistica di tipo definitivo;
- Miglioramento della circolazione stradale come effetto conseguente, grazie alla rimozione delle interruzioni dovute ai passaggi a livello.
- Superamento della frammentazione territoriale determinata dalla presenza della ferrovia, favorendo una maggiore integrazione funzionale tra i due ambiti infrastrutturali e urbani.

L'intervento riveste carattere di particolare urgenza in quanto l'attuale chiusura della linea ferroviaria rappresenta una condizione temporale eccezionalmente favorevole per la realizzazione delle opere maggiormente interferenti con la sede ferroviaria. La disponibilità della linea fuori esercizio consente infatti di operare in un contesto significativamente meno vincolato sotto il profilo della sicurezza e dell'organizzazione del cantiere, riducendo in modo



sostanziale le complessità tecniche e procedurali che si presenterebbero con la linea in esercizio.

In presenza di esercizio ferroviario attivo, la realizzazione del sottopasso e delle opere connesse comporterebbe criticità maggiori, legate alla necessità di garantire la continuità del servizio, al rispetto di stringenti prescrizioni di sicurezza e all'adozione di complesse opere provvisorie, con inevitabili ricadute in termini di tempi, costi e rischi operativi. Tali condizioni renderebbero la cantierizzazione particolarmente onerosa e delicata, limitando fortemente le finestre operative e imponendo una gestione estremamente rigida delle fasi di lavoro in prossimità della sede ferroviaria.

Alla luce di ciò, l'attuale interruzione della linea ferroviaria consente di anticipare e concentrare le lavorazioni più critiche, riducendo al minimo le interferenze future e garantendo una maggiore efficacia complessiva dell'intervento. La possibilità di operare in assenza di esercizio ferroviario costituisce un fattore strategico che consente di ridurre i disagi all'utenza, aumentare i livelli di sicurezza in cantiere e contenere le criticità che, in caso contrario, si manifesterebbero in modo amplificato durante la fase esecutiva.

Preso atto dello Studio Preliminare Ambientale e di quanto esaminato nello stesso, con specifico riferimento agli aspetti di coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione, programmazione e vincolistica territoriale, allo studio dei potenziali effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera e delle azioni di prevenzione e mitigazione previste.

Preso atto che, in relazione al gravame di usi civici, la Proponente Società Astral specifica: *“come da Certificazione Usi Civici emessa dal Comune di Riano (RM) [...], le sole particelle catastali n. 20 e n. 1310 al fg. n. 1 del Comune di Riano, sono gravate da vincolo di uso civico. In relazione a tali aree, il proponente ha provveduto al conferimento di specifico incarico a Perito Demaniale al fine della predisposizione degli elaborati tecnico-amministrativi necessari all'attivazione del procedimento previsto dalla normativa vigente in materia di Usi Civici e domini collettivi, finalizzato all'ottenimento dell'autorizzazione al mutamento di destinazione d'uso e/o al trasferimento dei diritti di uso civico ai sensi della Legge 168/2017, della Legge 1766/1927 e della normativa Regionale applicabile, con competenza istruttoria di ARSIAL. L'attuazione dell'intervento nelle porzioni interessate dal gravame civico resta subordinata al perfezionamento del relativo procedimento autorizzativo presso gli enti competenti. I terreni gravati da usi civici costituiscono beni paesaggistici ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 e sono inclusi nella richiesta di autorizzazione paesaggistica di cui alla Relazione Paesaggistica [...].”*

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

- Terna Rete Italia S.p.A. – Rete di Trasmissione Nazionale, Dipartimento Trasmissione Centro, nota prot. n. 78576 del 08/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 587252 in pari data.
- Regione Lazio - Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Autorità Idraulica Regionale, nota prot. n. 602957 del 11/06/2026.
- ARSIAL – Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione dell'Agricoltura del Lazio, con nota prot. n. 14366 del 12/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 606787 in pari data, ha comunicato che *“...sulla base della documentazione trasmessa, l'attestazione comunale può*



ritenersi conforme al quadro normativo di riferimento ed idonea ai fini istruttori del procedimento in oggetto, e che la stessa qualifica le aree interessate dall'intervento come non gravate da uso civico, ad eccezione delle particelle catastalmente identificate al Foglio 1, particelle 20 e 1310, indicate come gravate da uso civico; L'Agenzia prende atto, ai soli fini istruttori del procedimento in oggetto, della qualificazione giuridica delle aree così come attestata dal Comune di Riano. CONSIDERATO che dall'attestazione comunale non si evince con chiarezza se le particelle identificate al Foglio 1, particelle 20 e 1310, costituiscano terreni appartenenti al demanio civico ovvero proprietà privata gravata da diritti di uso civico, ai fini della prosecuzione del procedimento in oggetto, dovrà essere preliminarmente verificata la natura giuridica delle predette aree e, qualora ne ricorrano i presupposti, dovranno essere acquisiti gli eventuali provvedimenti previsti dalla normativa vigente in materia di usi civici prima della realizzazione dell'intervento. La presente comunicazione è resa esclusivamente ai fini istruttori e costituisce presa d'atto dell'attestazione comunale trasmessa [...]".

- Italgas Reti S.p.A. Polo Lazio, con nota prot. n. F26168DEF0016 del 17/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 623242 in pari data, ha comunicato che "...per quanto di nostra competenza, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione della stessa. Si evidenzia tuttavia che, in fase progettuale e prima dell'avvio delle opere, sarà preciso onere del progettista/esecutore incaricato richiedere la presenza dei sottoservizi nelle aree interessate e verificare le eventuali interferenze con la rete di distribuzione gas di nostra competenza [...]"
- ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Lazio, con nota prot. n. 587368 del 24/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 650669 in pari data, ha espresso parere di massima favorevole "...allo Studio Preliminare Ambientale [...], ai sensi del D.Lgs. 285/1992 e s.m.i., in ragione della proposta di incremento generale della sicurezza della circolazione a seguito dell'eliminazione dei passaggi a livello ferroviari. Tuttavia, in relazione all'attuale fase autorizzativa, ANAS si riserva la facoltà di esprimere approfondite prescrizioni e/o raccomandazioni in sede di futura Conferenza di Servizi".
- Città Metropolitana di Roma Capitale, HUB Il Sostenibilità Territoriale, Dipartimento IV Pianificazione strategica e Governo del territorio, Servizio 1 "Pianificazione territoriale, urbanistica e attuazione del PTPG", con nota prot. n. 150477 del 24/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 646953 in pari data, ha rimesso il parere di compatibilità ai sensi del combinato disposto dell'art. 20, c. 5 del D.Lgs 267/2000 e dell'art. 3 comma 8 delle N.A. di P.T.P.G. affermando che "...si ritiene che l'intervento in oggetto, in variante al PRG vigente, non risulti in contrasto con le direttive e prescrizioni del PTPG a condizione che nelle successive fasi progettuali siano recepite..." alcune indicazioni riportate nella medesima nota.
- Regione Lazio, Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela Del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio, Area Gestione del Trasporto Ferroviario e del Trasporto delle Merci. PRMTL, con nota prot. n. 651805 del 25/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 652786 in pari data, ha espresso "...parere favorevole alla realizzazione degli interventi previsti, non rilevando interferenze con l'esercizio ferroviario né criticità sotto il profilo trasportistico".
- Comune di Riano, Settore 2 – Urbanistica e Edilizia Privata, nota prot. n. 9399 del 25/06/2026, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 656872 del 26/06/2026, ha formulato le osservazioni di

competenza che si riportano di seguito:

1. Conformità Urbanistica e Variante

Si prende atto che l'intervento proposto, finalizzato alla messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, risulta in variante al vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Riano, ricadendo nella fattispecie di cui all'art. 19 del D.P.R. 327/2001 ("progetto di opera pubblica non conforme alle previsioni urbanistiche").

A tal riguardo, si conferma che l'organo politico collegiale ha già espresso il proprio previo assenso al progetto e al conseguimento della necessaria variante urbanistica attraverso la Delibera di Giunta Municipale n. 85 del 20/10/2025, atto propedeutico alla presente fase di verifica ambientale.

2. Viabilità Locale

La competenza del Comune riguarda la verifica della viabilità locale e delle interferenze che le nuove infrastrutture avranno con la rete stradale esistente, ai sensi del D.P.R. 380/2001 e del D.Lgs. 267/2000. L'intervento è compatibile in quanto mira specificamente alla messa in sicurezza della ferrovia tramite l'eliminazione dei passaggi a livello, impattando direttamente sulla fluidità e sicurezza del traffico veicolare locale.

3. Vincoli Territoriali

Sulla base delle verifiche effettuate dal Settore 2 su richiesta di ASTRAL, si relaziona che sono stati rilasciati i seguenti certificati allegati:

- Certificato di Destinazione Urbanistica (CDU) registrato al protocollo n. 6269 del 28/04/2026: si certifica che gli appezzamenti di terreno, oggetto di intervento, distinti al catasto terreni di questo Comune, risultano essere interessati dalla seguente zonizzazione e vincolistica:
 - ARF: Rispetto Ferrovia
 - ARS: Rispetto Stradale
 - B6: Zona "B" - Sott. "B6"
 - ESPMETRO: Esproprio Met.Ro.
 - PTPR: Piano Territoriale Paesistico Regionale
 - U.C.: Gravame Uso Civico.
- Aree percorse dal fuoco registrato al protocollo n. 6418 del 30/04/2026: in conformità con l'art. 10 c. 5 della L.R. 24/98 e l'art. 39 delle N.T.A. del P.T.P.R. Lazio, si certifica che le particelle interessate (situate ai fogli 1, 4, 5, 6 e 7) non risultano censite nel Catasto Comunale degli Incendi Boschivi e non presentano le caratteristiche di area boscata ai sensi del D. Lgs. 42/2004.
- Usi Civici registrato al protocollo n. 6418 del 30/04/2026: dalle verifiche condotte sui documenti storici e sulle delibere regionali (G.R. Lazio n. 2855/1997 e n. 2856/1997), è emerso che:
 - La quasi totalità dei terreni individuati per l'esproprio nei fogli 1, 4, 5, 6 e 7 non è gravata da vincolo di uso civico. Tuttavia, le particelle n. Foglio 1, particelle 20 e 1310, costituiscono terreni appartenenti al demanio civico dell'Università Agraria, per le quali Astral ha avviato la procedura di sdemanializzazione.



4. Procedure Espropriative

In relazione alle aree interessate dalle opere, si attesta la conformità del piano espropriativo per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, confermando la regolarità delle procedure proposte con il quadro normativo di riferimento di cui al D.P.R. 327/2001 (Testo Unico Espropri) e successive modifiche. Tale attestazione viene rilasciata avendo effettuato un'accurata verifica del "Piano Particellare di Esproprio" e dell'elenco delle ditte (proprietari privati) interessate, documenti allegati all'istanza presentata dalla Soc. ASTRAL S.p.A. per lo Studio Preliminare Ambientale V.I.A. (Reg. n. 028/2026).

- 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. 749017 del 16/07/2026, ha comunicato quanto segue:

*"[...] **Sotto il profilo urbanistico**, per quanto dichiarato nei documenti ed elaborati trasmessi l'intervento richiede approvazione di variante al PRG vigente per la quale sarà attivata la procedura di cui all'art. 19 del DPR 327/2010; in tal caso, in applicazione dell'art. 50 bis della LR 38/1999, "la verifica di compatibilità della variante è effettuata [...] dalla provincia"; restano pertanto di competenza della CMRC le valutazioni sugli aspetti urbanistici dell'intervento.*

Sotto il profilo paesaggistico si osserva quanto segue.

Per quanto sopra esposto l'intervento proposto, segnatamente la porzione relativa alla nuova rotatoria ed alla rampa, localizzate nella porzione ad ovest della linea ferroviaria interessata dal vincolo dichiarativo ex DM 31.12.1993 e le due particelle interessate da gravame di uso civico e vincolo ex art. 142, c. 1, lett. h), risulta non conforme alle Norme del PTPR approvato; tuttavia, trattandosi di opera pubblica, si ritiene che l'intervento possa essere valutato positivamente in applicazione delle deroghe previste all'art. 12 delle Norme del PTPR.

In relazione al dichiarato gravame di uso civico, considerato che l'attuale ordinamento normativo prevede nella generalità dei casi la conservazione del vincolo paesaggistico anche nell'eventualità che sia intervenuta l'estinzione dell'uso civico per mezzo della liquidazione dello stesso -per le terre private gravate- o il mutamento della destinazione d'uso, ai sensi dell'art. 12 della L. 1766/1927 - per le terre di proprietà collettiva gravate-, si ritiene necessario che sia sentita la competente Area regionale, anche al fine della attivazione delle disposizioni che regolano tale istituto. Resta inteso che nelle porzioni interessate dal gravame di uso civico la realizzazione delle opere resta subordinata al perfezionamento del relativo procedimento autorizzativo presso gli enti competenti.

Sono altresì fatte salve le verifiche di considerazione ambientale, di tutela del territorio e di stabilità idrogeologica effettuate dagli Uffici e/o Enti competenti in materia.

Il progetto acquisirà l'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, nell'ambito del procedimento di approvazione".

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

Considerato infine che:

- l'area di progetto non interferisce con Aree della Rete Natura 2000;
- in relazione alle opere proposte, l'analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell'Allegato V del citato decreto e desunta dalla documentazione prodotta, non ha

evidenziato impatti negativi e significativi sull'ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;

- dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte.

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

TUTTO CIÒ PREMESSO

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

1. Il progetto dovrà essere attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa.
2. In relazione al dichiarato gravame di uso civico e a quanto in premessa richiamato, la realizzazione delle opere è subordinata al perfezionamento del relativo procedimento autorizzativo presso le Autorità competenti.

Misure progettuali e gestionali

3. Le terre e rocce da scavo provenienti dalla realizzazione delle opere in progetto, dovranno essere gestite in conformità alle disposizioni contenute nel D.P.R. n. 120/2017 e riguardo la previsione di utilizzare in sito una parte del materiale escavato, l'idoneità ambientale dello stesso dovrà essere accertata in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori. Per quanto riguarda il volume di materiale che dovrà essere allontanato dal sito di produzione, questo dovrà essere prioritariamente riutilizzato come sottoprodotto per la realizzazione di riempimenti, rilevati, recuperi ambientali di siti degradati ecc., o in alternativa se allontanato come rifiuto, dovrà essere prioritariamente destinato a impianti di recupero/riciclo autorizzati e solo in ultima istanza in discarica.
4. Relativamente alle viabilità di progetto ed alle opere di adeguamento stradale, si richiamano le prescrizioni della vigente normativa in materia, di cui al D.Lgs. n. 285/92, al D.M. del 05/11/2001 ed al D.M. del 19/04/2006.
5. 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).

6. Nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, devono essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimali ai corsi d'acqua.
7. Dopo i lavori si dovrà provvedere alla rinaturalizzazione delle aree di cantiere attraverso il ripristino delle condizioni geomorfologiche, vegetazionali e del regime idraulico delle acque superficiali, al fine di impedire fenomeni di erosione e/o di impaludamento.
8. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
9. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione.

Modifiche o estensioni

10. Eventuali modifiche riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 35 pagine inclusa la copertina.

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

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