



DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

**AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

RELAZIONE ISTRUTTORIA

PROCEDURA

Decreto Legislativo n. 152/2006 e ss.mm.ii.

OGGETTO: Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale, resa ai sensi dell'art. 23, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. sul progetto di *"Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 settembre 2006, n. 3543. Piano commissariale di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità – Intervento codice C2.1-013 "Tombamento del Vallo Ferroviario con la realizzazione della Nuova Fermata Pigneto sulla linea FR1 e sulla linea Roma – Cassino come nodo di interscambio con la futura Metropolitana C", nel Comune di Roma, Provincia di Roma"* a seguito della richiesta inoltrata da Roma Capitale, Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale.
Registro elenco progetti: n. 176/2011.

PRESO ATTO che su l'opera in argomento è stata richiesta dalla Proponente la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.

PRESO ATTO che, come previsto dall'art. 23, comma 1, parte II del suindicato Decreto Legislativo in data 27/07/2011, Roma Capitale, l'Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale ha depositato presso l'Area V.I.A. nonché presso la Provincia di Roma e gli uffici di Roma Capitale, come risulta dall'avviso pubblicato a mezzo stampa, copia degli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale.

MISURE DI PUBBLICITÀ

- Roma Capitale, l'Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale, alla consegna degli elaborati di progetto e dello Studio di

Impatto Ambientale, ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Messaggero" l'annuncio di avvenuto deposito, ai sensi dell'art. 24, comma 2, parte II del D.Lgs. n. 152/2006e s.m.i.;

- Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 176/2011 dell'elenco.

PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

- Nel termine di 60 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 24, comma 4, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- Nei termini di cui agli art. 24, comma 4 e art. 25, comma 3, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. è pervenuta la seguente osservazione:
 - Comitato di Quartiere Casilina Vecchia – Mandrione, nota del 10/08/2011, acquisita con prot. n. 375977/08/11 del 29/08/2011.

PROCEDURA

Esaminati gli elaborati trasmessi elencati a seguire:

N. ELAB.	DESCRIZIONE ELABORATI	SCALA	DATA
ELABORATI GENERALI			
01	Elenco Elaborati	-	feb-11
02	Relazione tecnica generale	-	feb-11
03	Quadro economico	-	feb-11
04	Computo metrico estimativo	-	feb-11
INQUADRAMENTO GENERALE			
01	Planimetria Ante Operam	1:1000	feb-11
02	Inquadramento degli Interventi Ferroviari	1:1000	feb-11
03	Inquadramento degli Interventi strutturali	1:1000	feb-11
04	Planimetria generale degli interventi Post Operam	1:1000	feb-11
05	Piano regolatore di Roma - stralcio	1:1000	feb-11
GEOLOGIA GEOTECNICA IDROLOGIA IDRAULICA			
01	Relazione geologica geotecnica	-	feb-11
02	Relazione idrologica idraulica	-	feb-11
03	Planimetria con ubicazione indagini geognostiche	1:1.000	feb-11
04	Profilo stratigrafico generale	1:200/100	feb-11
05	Profili stratigrafici caratteristici	1:200/100	feb-11
06	Stratigrafie sondaggi	-	feb-11
07	Relazione sismica	-	feb-11
08	Relazione indagini e prove di laboratorio	-	feb-11
09	Carta geologica	1:2.000	feb-11
10	Carta idrogeologica	1:2.000	feb-11
INDAGINI SOTTOSERVIZI			
01	Relazione risoluzioni interferenze con schemi grafici (N.7)	-	feb-11
02	Planimetria con ubicazione dei PP.SS lato Pigneto e lato Mandrione	1:200	feb-11
DEMOLIZIONI			
01	Pianta delle demolizioni e delle relative consistenze	1:1000	feb-11
Demolizione Cavalcavia su via del Pigneto - Fabbricato esistente e Muri di sostegno			
01	Cavalcavia via del Pigneto - Pianta, prospetto e sezione passerella	1:50	feb-11
02	Cavalcavia via del Pigneto - Pianta, prospetto e sezione opere di sostegno	1:50	feb-11
03	Cavalcavia via del Pigneto - Fasi della demolizione	1:100	feb-11
04	Cavalcavia via del Pigneto - Particolari costruttivi	1:5	feb-11

05	Fabbricati esistenti e muri - Fasi e tecniche di demolizione	1:200	feb-11
CANTIERIZZAZIONE			
Organizzazione del cantiere			
01	Relazione di cantierizzazione	-	feb-11
02	Cantierizzazione Armamento Tavola 1/2	1:1000	feb-11
03	Cantierizzazione Armamento Tavola 2/2	1:1000	feb-11
04	Cantierizzazione - Tavola 1/5	1:1000	feb-11
05	Cantierizzazione - Tavola 2/5	1:1000	feb-11
06	Cantierizzazione - Tavola 3/5	1:1000	feb-11
07	Cantierizzazione - Tavola 4/5	1:1000	feb-11
08	Cantierizzazione - Tavola 5/5	1:1000	feb-11
09	Programma lavori con soggezione all'esercizio ferroviario	-	feb-11
10	Deviazioni stradali provvisorie lato Prenestina	1:1000	feb-11
Organizzazione fasi viabilità			
01	Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sottofase V1	1:1000	feb-11
02	Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sottofase V2	1:1000	feb-11
03	Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sottofase V3	1:1000	feb-11
04	Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sistemazione Finale	1:1000	feb-11
IL PROGETTO E LA TUTELA AMBIENTALE			
Valutazione previsionale di impatto acustico			
01	Relazione Tecnica	-	feb-11
Valutazione previsionale di impatto vibrazionale			
01	Relazione Tecnica	-	feb-11
Piano di Gestione delle terre			
01	Relazione tecnica	-	feb-11
02	Elaborati grafici: Planimetria aree di scavo	1:500	feb-11
03	Elaborati grafici: Planimetria aree di reimpiego materiali di scavo	1:500	feb-11
04	Elaborati grafici: Sezioni ante operam	1:100	feb-11
05	Elaborati grafici: Sezioni post operam	1:100	feb-11
LINEA FR1 (ORTE-FARA SABINA-FIUMICINO)			
FERMATA PIGNETO			
Architettonici			
Elaborati generali			
01	Pianta generale a quota copertura	1:500	feb-11
02	Pianta generale a quota strada	1:500	feb-11
03	Pianta quota banchina	1:200	feb-11
04	Pianta sottopasso	1:200	feb-11
05	Prospetto di banchina	1:100	feb-11
06	Sezioni longitudinali	1:200	feb-11
07	Sezioni trasversali	1:100	feb-11
08	Particolari Costruttivi 1/3	VARIE	feb-11
09	F.V. Lato Prenestina	VARIE	feb-11
10	F.V. Lato Pigneto e Interscambio con Metro C	VARIE	feb-11
11	F.V. Lato Casilina	VARIE	feb-11
Sistemazioni Esterne (Pavimentazioni, Verde e Illuminazione)			
01	Pianta di dettaglio delle sistemazioni esterne e particolari Tavola 1/2	VARIE	feb-11
02	Pianta di dettaglio delle sistemazioni esterne e particolari Tavola 2/2	VARIE	feb-11
03	Sistemazioni superficiali - Pavimentazioni e verde	VARIE	feb-11
Strutturali			
Galleria artificiale sulla linea FR1 e Mercati			
01	Relazione Tecnica	-	feb-11
02	Planimetria generale fondazioni e opere provvisionali	1:500	feb-11
03	Planimetria generale impalcati	1:500	feb-11
04	Sezioni trasversali tipologiche 1/3	1:100	feb-11

05	Sezioni trasversali tipologiche 2/3	1:100	feb-11
06	Sezioni trasversali tipologiche 3/3	1:100	feb-11
	Sottopasso pedonale		
01	Carpenteria quota sottopasso	1:100	feb-11
02	Carpenteria quota banchina	1:100	feb-11
03	Sezioni trasversali	1:50	feb-11
04	Sezioni longitudinali	1:50	feb-11
	LINEA FR4-FR6 (ROMA-CASSINO/CASTELLI)		
	FERMATA MANDRIONE		
	Elaborati architettonici		
01	Planimetria generale	1:500	feb-11
02	Pianta a quota banchina e copertura	1:200	feb-11
03	Pianta e prospetto dell'accesso in banchina	1:50	feb-11
04	Pianta a quota sottopasso	1:50	feb-11
05	Sezioni longitudinali del sottopasso e trasversali della banchina	1:50	feb-11
06	Sezioni del sottopasso e della cordona	1:50	feb-11
07	Sezioni trasversali e longitudinale dell'accesso alla banchina centrale	1:50	feb-11
08	Particolari costruttivi della fermata	VARIE	feb-11
09	Sezioni e particolari costruttivi della pensilina lato ingresso	VARIE	feb-11
10	Sezioni e particolari costruttivi della pensilina banchina centrale	VARIE	feb-11
	Sistemazioni Esterne (Pavimentazioni, Verde e Illuminazione)		
01	Sistemazioni Superficiali : Pavimentazione e Verde	VARIE	feb-11
02	Planimetria generale, sezioni, particolari e pavimentazioni	VARIE	feb-11
	Elaborati strutturali		
	Sottopasso pedonale con tecnica spingitubo		
01	Relazione tecnica descrittiva	-	feb-11
02	Pianta fondazioni e pianta copertura	1:100	feb-11
03	Sezione longitudinale e sezioni trasversali	1:100	feb-11
	Prolungamento gallerie artificiali FR1 Dir. Tuscolana		
01	Relazione tecnica descrittiva	-	feb-11
02	Pianta, sezione longitudinale e sezioni trasversali	1:100	feb-11
03	Allargamento ponticello Via Casilina Vecchia		feb-11
	Prolungamento di due gallerie artificiali dir. Casilina		
01	Relazione tecnica descrittiva	-	feb-11
02	Sezioni trasversali	1:100	feb-11
03	Sezioni longitudinali	1:100	feb-11
04	Pianta elevazioni	1:100	feb-11
	Cavalcavia sulla linea Roma Grosseto (via San Castulo)		
01	Relazione Tecnica	-	feb-11
02	Sezioni longitudinali e trasversali	1:100	feb-11
03	Pianta impalcato e copertura	1:100	feb-11
04	Pianta fondazioni, opere provvisionali e scavi	1:100	feb-11
05	Carpenteria sezione tipo galleria artificiale	1:25	feb-11
	Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto		
01	Relazione Tecnica	1:100	feb-11
02	Sezioni longitudinali	1:100	feb-11
03	Sezioni trasversali	1:100	feb-11
04	Pianta impalcato e copertura	1:100	feb-11
05	Pianta fondazioni, opere provvisionali e scavi 1/2	1:100	feb-11
06	Pianta fondazioni, opere provvisionali e scavi 2/2	1:100	feb-11
07	Carpenteria sezione tipo galleria artificiale	1:25	feb-11

N. ELAB.	DESCRIZIONE ELABORATI	SCALA	DATA
----------	-----------------------	-------	------

ASSESSORATO AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356
FAX +39.06.51077.9263
WWW.REGIONELAZIO.IT

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE				
/	Sintesi non Tecnica	-	-	
Tomo 1	Quadro Programmatico	-	-	
Tomo 2	Quadro Progettuale	-	-	
Tomo 3	Quadro Ambientale	-	-	
/	Valutazioni Trasportistiche relativamente alla funzionalità del nodo Pigneto ed all'entrata in esercizio della linea metropolitana C	-		feb-11

CONSIDERATO che è stata rilevata l'irregolare attivazione della procedura di V.I.A. dovuta al mancato pagamento degli oneri istruttori e pertanto la stessa è stata sospesa; a seguito dell'adempimento delle dovute irregolarità, con nota prot. n. 494482 del 18/11/2011, questa Autorità ha comunicato la ripresa dell'iter istruttorio.

PRESO ATTO che con nota del 10/08/2011, acquisita con prot. n. 375977/08/11 del 29/08/2011, il Comitato di Quartiere Casilina Vecchia – Mandrione, ha presentato osservazioni sull'opera in argomento.

CONSIDERATO che con nota prot. n. 482898 del 10/11/2011, questa Autorità ha richiesto, nell'ambito delle procedure ex art. 26 comma 4, D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., all'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale un parere geologico - idrogeologico in merito all'opera in argomento.

CONSIDERATO che con nota prot. n. 537198 del 19/12/2011, questa Autorità ha richiesto alla Proponente le proprie controdeduzioni in ordine alle osservazioni presentate dal Comitato di Quartiere Casilina Vecchia – Mandrione.

PRESO ATTO che con nota prot. n. 539459 del 20/12/2011, acquisita da questa Autorità con prot. n. 541495/08/11 del 21/12/2011, l'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale ha rimesso un parere sull'opera in argomento.

PRESO ATTO che con nota prot. n. 247 del 18/01/2012 e con nota prot. n. 645 del 13/02/2012, acquisita con prot. n. 63941/08/11 del 15/02/2012, la Proponente ha trasmesso le proprie controdeduzioni in ordine alle osservazioni presentate dal Comitato di Quartiere Casilina Vecchia – Mandrione, con nota del 10/08/2011.

* * *

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.

UBICAZIONE DEL PROGETTO

Il progetto in esame riguarda la realizzazione, all'altezza di via del Pigneto ed in corrispondenza della circonvallazione Casilina, di un nodo di interscambio fra diverse infrastrutture ferroviarie (le linee regionali FR1, FR4 e FR6, la linea Roma-Pantano e la futura metro C), che attraversano i quartieri urbani del Pigneto e del Mandrione appartenenti rispettivamente al VI e al IX Municipio di Roma.

[...] L'area interessata dall'intervento appartiene ad un "Tessuto urbano" che denota e caratterizza una parte della città di Roma rappresentata sia dal quartiere "Pigneto" che, sorto come impianto estensivo a ridosso dell'antico percorso di via del Pigneto nella prima periferia

orientale romana, in rapporto al nucleo industriale ed alle grandi attrezzature dei primi decenni del Novecento, ha subito un completamento intensivo per grandi isolati a maglia ortogonale dopo il PRG del '31, e dal quartiere Mandrione ad esso limitrofo caratterizzato da testimonianze storiche-architettoniche di valore rese meno denotanti dalla presenza di edifici residenziali e baracche al limite del fatiscente.

Tali quartieri, nonostante siano a tutti gli effetti "città consolidata (costituita da tutte le parti di città che hanno assunto una forma e una struttura compiuta e riconoscibile e che si sono formate in gran parte a seguito delle previsioni del PRG del 1931 e del PRG del 1962.), conservano un carattere periferico caratterizzato da fenomeni di marginalizzazione, con tratti di obsolescenza, dismissione e dove il processo di riconversione funzionale è ancora insufficiente.

Le sacche di degrado fisico, sociale e funzionale, già individuate come zone di recupero ai sensi della Lg.457/78, sono particolarmente concentrate nei tessuti del primo impianto, ma il contesto preso a riferimento, nel suo complesso, è comunque congestionato per l'alta densità e per la carenza di dotazioni a standard.

Tale area urbana, nel lungo periodo, è stata oggetto di un fenomeno di espansione progressiva in ambiti agricoli e rurali secondo un modello che sostituisce ai rapporti gerarchici tradizionali una progressiva costituzione di relazioni di reti territoriali, favorita dalla presenza di nuove forme di organizzazione e specializzazione produttiva, dall'incremento di infrastrutture, dalla crescita del reddito e della domanda di beni e servizi.

Le trasformazioni urbane non hanno seguito un modello spaziale indifferenziato sul territorio, la campagna è stata man mano occupata da insediamenti sorti, spontaneamente e privi di senso urbano, soprattutto lungo le direttrici viarie storiche, determinando, un tessuto edilizio a carattere spontaneo, ma che ha assunto una propria fisionomia ed identità.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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

[...] Dall'analisi della Tavola A – Sistemi ed ambiti del paesaggio definiti parte dell'area interessata dal progetto è individuata come: Reti, Infrastrutture e Servizi e marginalmente come Paesaggio degli Insediamenti Urbani appartenenti entrambi al Sistema del Paesaggio Insediativo costituito da "paesaggi caratterizzati da processi di urbanizzazione recenti o da insediamenti storico-culturali".

L'art. 32 delle N.T.A. del P.T.P.R. definisce il paesaggio delle Reti, Infrastrutture e Servizi [...] il Paesaggio degli Insediamenti Urbani art. 27 delle N.T.A. del P.T.P.R. [...]

[...] Tavola B – Beni Paesaggistici [...] si evince che l'area oggetto di intervento risulti caratterizzata dalla presenza dei seguenti vincoli:

1- "Linea archeologica – Acquedotto Claudio" [...].

2- "Linea archeologica – Marcia Tepula Iulia, Acquedotto Felice e Antico Acquedotto Romano" [...].

3- "Linea archeologica tipizzata" [...].

4- "Beni d'insieme – Fascia degli Acquedotti da Porta Furba a Porta Maggiore", [...]

Concludendo è opportuno precisare come i vincoli si pongono in relazione all'area di intervento. Per quanto riguarda i punti 2, 3 e 4 tali vincoli oltre ad occupare solo una parte marginale dell'area di intervento, caratterizzata essenzialmente da sistemazioni superficiali di carattere stradale e arredo urbano, fatto salvo il prolungamento di due gallerie ferroviarie già esistenti, sono interni al perimetro del PTP 15/12 pertanto le prescrizioni a cui far riferimento saranno quelle

dettate dalle Norme Tecniche di tale Piano. Per quanto riguarda, invece, il punto 1 tale vincolo, [...], attraversa in direzione NO – SE il vallo ferroviario attuale tagliandolo trasversalmente con andamento parallelo all'odierna linea ferroviaria Roma – Cassino. Va precisato che i resti dell'Acquedotto Claudio non sono visibili e che prima dell'intervento verranno realizzati dei sondaggi geognostici al fine di evidenziare eventuali presenze archeologiche in sito.

Esaminando il Foglio 374 delle Tavole C si evince che il territorio assoggettato al P.T.P.R. ed oggetto d'intervento è attraversato da un Bene del Patrimonio Culturale appartenente al Sistema dell'Insediamento Archeologico ed individuato come Viabilità Antica con relativa fascia di rispetto pari a 50 m per lato. Tale tracciato è rappresentato dalla Via del Pigneto che non subirà modifiche formali se non nella demolizione del ponte che attraversa l'attuale vallo ferroviario, per il quale il progetto prevede il tombamento e la realizzazione della piazza soprastante. La linea ferroviaria con fascia di rispetto di 100m per lato, viene considerata Bene del Patrimonio Culturale appartenente al Sistema dell'Insediamento Contemporaneo. Riteniamo utile riportare quanto nel foglio 374 si riscontra nell'area del Mandrione pur se è assoggettata al PTP 15/12. Pertanto si individuano nell'ordine: Viabilità ed Infrastrutture Storiche del Sistema dell'Insediamento Storico oltre naturalmente alla linea ferroviaria che viene considerata anche Percorso Panoramico appartenente agli Ambiti prioritari per progetti di Conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale art.143 del D.lvo 42/2004. L'intera area dell'intervento non è caratterizzata da Beni del Patrimonio Naturale.

Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

[...] Il Piano di Bacino del fiume Tevere - V stralcio funzionale-“PS5” adottato con delibera n.115 del 15-12-2008 ed approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 03-03-2009 riguarda il tratto metropolitano da Castel Giubileo alla Foce del Tevere ed è uno dei piani attuativi del Piano di Assetto Idrogeologico direttamente riferibile all'ambito di studio. [...]

[...] la lettura delle tavole di Piano relative ai fenomeni franosi e al pericolo di esondazione non ha rivelato la presenza di alcuna frana né nell'area d'intervento né nelle zone limitrofe, il rischio di esondazione è escluso dalla mancata presenza di corsi d'acqua superficiali di attraversamento o limitrofi.

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

[...] L'intervento si colloca perfettamente secondo le linee di sviluppo previste dal P.T.P.G. con la realizzazione di un nuovo Nodo di Scambio essenzialmente pubblico con pubblico; tale intervento persegue l'obiettivo della chiusura dell'anello ferroviario, il potenziamento del trasporto pubblico su ferro, di carattere regionale e comunale.

Piano Regolatore Generale

Il PRG colloca l'area di intervento nella macro area della Città Storica per la quale detta relative prescrizioni attraverso gli elaborati “Sistemi e Regole”, sugli Ambiti di Valorizzazione in cui è articolata, e che rappresentano quei luoghi della Città “che nel tempo non hanno raggiunto i caratteri di identità storico-culturale o sono caratterizzati dalla presenza di edifici in stato di abbandono fisico e funzionale”

Il sito oggetto d'intervento ricade all'interno dell'Ambito di Valorizzazione C, che riguarda aree dismesse ed insediamenti prevalentemente non residenziali, ulteriormente definito con la sigla C8-via Casilina-Stazione Tuscolana-Vallo ferroviario (aree occupate dalle principali linee ferroviarie di accesso ed attraversamento alla città, dal paesaggio dell'acquedotto, delle consolari e dagli affacci di piazza Zama e piazza Camillo Re, dal nodo della Stazione Tuscolana e dalla caserma Zignani) e dove gli interventi sono subordinati ad un Progetto urbano che nello specifico viene

definito "S.Lorenzo-Circonvallazione Interna-Vallo Ferroviario".

Gli obiettivi predisposti per l'ambito C8 interessano rispecchiano quanto previsto dall'intervento in discussione:

- Riqualficazione e riorganizzazione dei margini lungo la ferrovia con l'apertura di connessioni urbane anche pedonali tra i tessuti circostanti compatibili con il nuovo sistema di mobilità;
- Copertura verde e attrezzamento delle aree di sedime ferroviario lungo la Circonvallazione Casilina;
- Verifica di fattibilità della mobilità complessiva su gomma e su ferro attraverso infrastrutture integrate con il verde attrezzato con servizi a livello urbano di uso pubblico e con parcheggi.

La conformità dell'intervento ai richiamati obiettivi risulta nel caso specifico evidente. A seguito di confronto diretto con i responsabili del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica (ex VI Dipartimento) del Comune di Roma è emerso che:

- l'intervento non si presenta in variante urbanistica in quanto è coerente con la zonizzazione di Piano Regolatore, che prevede per le aree interessate una destinazione a verde e infrastrutture ferroviarie;
- la difformità procedurale, dettata dall'assenza del Progetto Urbano quale strumento attuativo delle previsioni dell'Ambito di Valorizzazione C8, potrà essere affrontata e risolta attraverso un pronunciamento diretto del Sindaco, che potrà provvedere ad approvare l'intervento quale stralcio del più ampio Progetto Urbano attraverso opportuna deliberazione.

Conformità ai piani e ai vincoli - Piani Territoriali Paesistici

L'area oggetto di intervento appartiene ad un territorio urbano consolidato e ricco di stratificazioni storiche, è quello che si evince dall'analisi degli strumenti urbanistici e territoriali presi a riferimento.

Gli elementi di rilievo presenti, la cui salvaguardia, recupero o valorizzazione è affidata ai Piani Paesistici (PTPR, PTP15/12), sono tutti riferibili al Paesaggio ed occupano una parte marginale dell'area interessata dalle opere di progetto, consistenti nella sistemazione superficiale, di carattere stradale ed arredo urbano, ad eccezione del prolungamento di due gallerie ferroviarie già esistenti.

Nei Sistemi ed Ambiti del Paesaggio definiti dal PTPR, l'area di progetto è individuata negli ambiti definiti: "Reti, Infrastrutture e Servizi" la cui tutela è volta alla valorizzazione e riqualficazione dei tracciati stradali e/o ferroviari, al ripristino dei con di visuale al recupero della percezione dei resti antichi e dei quadri panoramici che essi godono" e "Paesaggio degli Insediamenti Urbani", la cui tutela è volta alla loro riqualficazione, al mantenimento delle caratteristiche (tipologie architettoniche, tecniche e materiali costruttivi), alla valorizzazione di beni del patrimonio culturale e naturale presente.

Gli interventi di progetto riferibili sia alle opere sulle infrastrutture stradali e ferroviarie presenti, sia alle sistemazioni superficiali di ricucitura urbana, per le loro caratteristiche [...] possono ritenersi coerenti con le tutele cui sono assoggettati gli specifici e su esposti ambiti paesaggistici.

Tale presupposto si può ritenere appropriato anche in rapporto al regime di Tutela Orientata previsto dal Piano Territoriale Paesistico 15/12, che insiste su di una parte minore dell'area di intervento limitrofa all'emergente Acquedotto Claudio, per la quale il progetto prevede la copertura della linea Roma-Grosseto e la sistemazione a verde della risultante superficie territoriale, senza alcuna realizzazione di manufatti edilizi.

In presenza dei vincoli sopra citati ogni modifica allo stato dei luoghi è subordinata

all'Autorizzazione Paesaggistica (art.146 e 159 del D.lvo 42/2004) per "la valutazione della compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modifiche dell'assetto percettivo, scenico e panoramico", per cui è stata prodotta la Relazione Paesaggistica (presentata all'Autorità competente lo scorso 20-09-2010) inerente il progetto preliminare, che ha recepito tra l'altro, le modifiche migliorative espresse, dalle Soprintendenze specifiche, nei pareri emessi in seguito a Conferenza di Servizi e resi in allegato allo stesso S.I.A.

Per quanto attiene la situazione urbanistica e vincolistica territoriale, tematiche afferenti al suddetto quadro di riferimento programmatico, si rimanda a quanto riportato nelle seguenti note che si allegano quali parti integranti del presente provvedimento, in particolare:

- Roma Capitale, Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale, nota prot. n. 5223 del 02/12/2011;
- Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici del Comune di Roma e Progetti Speciali, nota prot. n. 259420/09 del 15/10/2010;
- Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio, U.O. Pianificazione Mobilità e Infrastrutture, U.O. Città Storica, nota prot. n. QF 12947 del 16/06/2010.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

[...] *L'intervento in esame oltre a prevedere, la costituzione di un nodo di interscambio fra diversi vettori: il trasporto di superficie, la nuova linea metro C, le linee ferroviarie regionali e interregionali, vuole rappresentare anche l'occasione per riqualificare un ambito urbano della Capitale dalle peculiari caratteristiche. [...]*

[...] *Il progetto coinvolge una superficie urbana pari ai circa 80.620 mq e prevede in sintesi:*

- *il tombamento del vallo ferroviario esistente lungo la Circonvallazione Casilina con la realizzazione, all'altezza di via del Pigneto, di una nuova fermata lungo la linea ferroviaria FR1;*
- *il tombamento (lato Mandrione) di parte della linea Roma – Grosseto e della linea merci;*
- *la realizzazione della fermata sulla Roma – Cassino con conseguente sistemazione e riassetto di parte dell'area del Mandrione. [...]*

[...] *L'intervento ha lo scopo, quindi di strutturare un importante e utile nodo di interscambio fra diverse infrastrutture di trasporto, quali:*

- *la costruenda linea metropolitana Metro C,*
- *le linee ferroviarie regionali FR1, FR4, FR6, FR7 e FR8,*
- *le linee di autobus urbane ed extra urbane,*
- *le linee tranviarie esistenti e future (in sostituzione dell'attuale linea Roma-Giardinetti) lungo le vie Prenestina e Casilina. [...]*

Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera

Data la complessità del progetto e i cospicui interventi previsti si riportano due tabelle relative alle aree Pigneto-Mandrione dove si individuano le dimensioni degli elementi costitutivi l'intera opera.

ARBA PIGNETO

Intervento	Lunghezza	Larghezza	Superficie	Volume	NOTA
------------	-----------	-----------	------------	--------	------

ASSESSORATO AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356
FAX +39.06.51077.9263
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

Area Pedonale	-	-	9204,00 mq	-	Il nuovo piazzale pedonale è pavimentato in cemento industriale.
Area Verde Calpestabile	-	-	2552,00 mq	-	E' costituita da 1.271 mq di ciottoli di fiume e da 1281 mq in area prativa calpestabile
Area verde non calpestabile	-	-	2082,00 mq	-	Area prativa con essenze in flora mediterranea
Viale alberato pedonale	458,00 m	5,00 m	2362,00 mq	-	La pavimentazione è in cubetti di porfido 6x6cm
Parcheggio	-	-	1550,00 mq	-	103 stalli
Fabbricati Viaggiatori	-	-	205,00 mq	605,00 mc	La superficie indica l'area occupata dai fabbricati sul piazzale
Galleria Artificiale	500,00 m	22,50 m	-	-	I dati dimensionali si riferiscono alla galleria artificiale occupata dalla nuova fermata della Linea FR1. Le dimensioni della galleria artificiale utilizzata per il passaggio della Linea Mercè, a parità di lunghezza, ha una larghezza media di 12,00m circa.
Banchine in galleria	250,00 m	4,00 m	1000,00 mq	-	Ciascuna banchina della nuova fermata della Linea FR1 è caratterizzata dalle dimensioni indicate. E' da considerarsi a parte il prolungamento della banchina lato binario pari che conduce al sottopasso di collegamento con la nuova fermata della Linea Roma - Cassino.
Scale fisse	-	3,20 m	-	-	Ogni banchina è servita da 2 scale fisse che conducono all'esterno. La banchina binario pari è dotata di 2 scale fisse che conducono al sottopasso di collegamento con la Metro. La banchina binario dispari ha una sola scala fissa che conduce al sottopasso di collegamento con la metro C. Si aggiungono 1 scala fissa per l'uscita di sicurezza e 2 scale fisse che conducono su Via Casilina.
Scale mobili	-	1,00 m	-	-	Ogni banchina è servita da 4 scale mobili che conducono all'esterno. La banchina binario pari è dotata di 4 scale mobili che conducono al sottopasso di collegamento con la Metro. La banchina binario dispari è dotata di 2 scale mobili che conducono al sottopasso di

Sottopasso collegamento Metro C	50,00 m	6,00 m	-	4806 mc	collegamento con la metro C. Il volume indicato comprende i collegamenti verticali con le banchine della nuova fermata ferroviaria del dell'FR1-Pigneto.
Circonvallazione Casilina Ovest	485,54 m	4,50 m	-	-	Le banchine laterali della corsia sono di 20 cm.
Circonvallazione Casilina Est	487,88 m	4,50 m	-	-	Le banchine laterali della corsia sono di 20 cm.
Via Casilina	390,00 m	4,50 m (per senso di marcia)	-	-	Le banchine laterali della corsia sono di 50 cm per ogni senso di marcia.
Rotatoria semaforizzata	-	3,50 m (ciascuna corsia)	-	-	La rotatoria semaforizzata per l'attraversamento della nuova linea tranviaria Circolare Sud ha un Raggio interno di 15,00m. La banchina laterale interna è di 1,50 m e la banchina laterale esterna è di 0,50 m.

AREA MANIPOLAZIONE

Intervento	Lunghezza	Larghezza	Superficie	Volume	NOTA
Area pedonale	-	-	2027 mq	-	Il nuovo piazzale pedonale è pavimentato in cemento industriale.
Area Verde calpestabile	-	-	5601,00 mq	-	E' costituita da 1372 mq di pavimentazione in ciottoli di fiume e 4229 mq in area prativa calpestabile.
Area verde non calpestabile	-	-	2130,00 mq	-	Area prativa flora mediterranea
Parcheggio	-	-	285,00 mq	-	47 stalli
Area accesso nuova fermata della Linea Roma - Cassino	-	-	550,00 mq	-	La pavimentazione di ingresso alla nuova fermata della Roma - Cassino è costituito da quadrotti di porfido.
Banchine	250,00 m	-	-	-	La banchina centrale ha una superficie di 2000,00 mq. La banchina laterale, sull'accesso della nuova fermata, ha una superficie di 1000,00 mq.
Pensiline	124,50 m	-	-	-	Le pensiline sono alte 4,80 metri dal piano ferro e hanno una struttura in acciaio verniciato. La copertura è sagomata ad "ala di gabbiano" ed è realizzata con l'alternanza di pannelli in rame preinverdito e di lastre di vetro multistrato trasparente autopulente.

Sottopasso pedonale	52,00 m	5,00 m	-	3400,00 mc	E' costituito da due conci in c.a. Ed è realizzata con la tecnica dello spingitubo.
Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto	101,00 m	-	-	-	La soluzione strutturale adottata si basa sull'utilizzo di elementi prefabbricati articolati "tipo Tensiter".
Cavalcavia sulla Linea Roma - Grosseto	17,50 m	-	-	-	La soluzione strutturale adottata si basa sull'utilizzo di elementi prefabbricati articolati "tipo Tensiter".
Prolungamento galleria artificiale direzione Tuscolana	38,70 m	-	-	-	La soluzione strutturale adottata si basa sull'utilizzo di elementi prefabbricati articolati "tipo Tensiter".
Prolungamento Galleria artificiale direzione Casilina (Linea FRI)	82,00 m	-	-	-	La galleria artificiali è costituita da fondazioni e piedritti gettati in opera. La copertura è realizzata con travi in c.a.p. prefabbricate, unite da una soletta di completamento trasversi di testata.
Prolungamento galleria artificiale direzione Casilina (Linea Mercè)	61,00 m	-	-	-	La galleria artificiali è costituita da fondazioni e piedritti gettati in opera. La copertura è realizzata con travi in c.a.p. prefabbricate, unite da una soletta di completamento trasversi di testata.
Via Casilina Vecchia	4,50 m	-	-	-	Le banchine laterali sono di 50 cm sul tratto di Via Casilina Vecchia prospiciente la nuova fermata della linea Roma - Cassino. Le banchine laterali sono di 20 cm per il tratto di viabilità che si congiunge con Via di San Castulo e posto alle spalle dell'Acquedotto Claudio.
Rotatoria	-	-	-	-	La rotatoria ha un Raggio interno di 8,50 m. La banchina laterale interna è di 1,50 m e la banchina laterale esterna è di 0,50 m.

Terre e rocce da scavo

Il Proponente ha redatto degli specifici elaborati tecnici relativi alla gestione delle terre e rocce da scavo, nell'ambito dei quali, in base ai campionamenti effettuati ed alle caratteristiche delle opere da realizzare, sono state descritte le previsioni sulle quantità, tipologie e destinazione del materiale prodotto dagli scavi e dalle demolizioni previste.

In particolare, in base ai campionamenti superficiali effettuati, è stato evidenziato per i terreni di copertura fino ad almeno una profondità di 1,50 dal piano campagna, la presenza di un

inquinamento antropico diffuso, con valori di concentrazione degli idrocarburi e del piombo superiori alla Colonna A, Tabella 1, dell'allegato 5, Parte IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. In base ai dati acquisiti, il progetto prevede per la Zona Mandrione la possibilità di riutilizzo delle terre di scavo al di sotto dei 3,0 metri di profondità, mentre la parte sovrastante, insieme alla totalità del volume proveniente dagli scavi nella Zona Pigneto, sono destinati al conferimento presso una discarica di rifiuti non pericolosi.

Oltre alle terre e rocce da scavo, la realizzazione delle opere comprende anche la demolizione di manufatti esistenti con conseguente produzione di rifiuti inerti, il 90% dei quali, previo test di cessione, verranno da progetto riutilizzati per riempimenti e rinterri a tergo delle opere d'arte.

Come si evince inoltre dall'elaborato denominato "Tomo 2 – Quadro Progettuale": i rifiuti provenienti dal tolto d'opera ferroviario, consistenti soprattutto in ballast, seguiranno una procedura specifica di RFI S.p.A: Procedura Operativa "Gestione materiali provenienti da tolto d'opera" Codifica RFI DM PD IFS 004 del 21.10.2009.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nell'elaborato denominato "Tomo 3 – Quadro Ambientale" vengono valutati i possibili effetti sulle varie componenti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera ed altresì vengono individuate misure di mitigazione al fine di minimizzare tali effetti e permettere un corretto inserimento dell'intervento. In particolare le componenti ambientali prese in considerazione sono:

Atmosfera

[...] Dalle stime risultanti nel Rapporto sulle emissioni in atmosfera (fonte ISPRA 2009) si osserva che, in generale, la maggior parte delle emissioni nelle differenti città è in decrescita, soprattutto per inquinanti di tipo primario (direttamente emessi dalla sorgente in atmosfera) come SO_x, CO e C₆H₆ per cui sono state adottate efficienti strategie di riduzione. In particolare il netto calo delle emissioni di ossidi di zolfo a livello nazionale e locale è dovuto prevalentemente alla riduzione del contenuto di zolfo nei combustibili e alla penetrazione nel mercato italiano di combustibili che ne sono privi nel settore della produzione di energia elettrica.

Si constata inoltre che in ambito urbano le principali sorgenti di emissione risultano essere i "Trasporti su strada" per PM₁₀, ossidi di azoto, monossido di carbonio e benzene, "l'uso di solventi" (trattamento dei rifiuti in discarica, estrazione di combustibili fossili) per i composti organici volatili non metanici, "l'Industria" per gli ossidi di zolfo, "l'agricoltura" (che contiene anche gli allevamenti) per l'ammoniaca.

A Roma la principale sorgente emissiva risulta essere il "Trasporto su strada" per quasi tutti gli inquinanti.

Da un ulteriore lavoro frutto della condivisione preliminare dei criteri per la scelta degli indicatori e della modalità di presentazione dei dati sulle aree urbane, realizzata all'interno del gruppo di lavoro ISPRA-ARPA-APPA si desume un quadro sintetico dello stato della qualità dell'aria nelle aree urbane e quindi di Roma per l'anno 2008.

Il valore limite giornaliero del PM₁₀ per la protezione della salute umana (50 µg/m³ da non superare più di 35 volte in un anno) è superato in quasi tutte le stazioni di monitoraggio delle aree Urbane indagate.

Anche a Roma sono stati registrati superamenti dei limiti, in continuità con gli anni precedenti, in particolare nelle stazioni di traffico veicolare. Condizioni favorevoli all'accumulo degli inquinanti si verificano prevalentemente in inverno, con frequenti e spesso prolungati periodi di stagnazione atmosferica, mentre d'estate sono frequenti le condizioni per l'instaurarsi di importanti eventi di smog fotochimico.

Uno degli obiettivi di difficile realizzazione, almeno nei tempi previsti dalla normativa appare il rispetto del valore limite annuale per l'NO₂ (40 µg/m³) spesso largamente superato nelle stazioni di monitoraggio collocate in prossimità delle arterie stradali. In analogia con quanto osservato per il PM₁₀, superamenti del limite annuale si registrano anche a Roma.

Nel corso degli ultimi dieci anni è stata osservata una significativa riduzione dei livelli medi di benzene nelle aree urbane italiane in linea con quanto osservato nella maggior parte delle città europee (ISPRA, vari anni; EEA 2007). La riduzione delle concentrazioni di benzene e di particolare rilevanza in considerazione dell'accertata cancerogenicità per l'uomo: secondo l'OMS il rischio incrementale di contrarre leucemia in seguito all'esposizione per tutta la vita alla concentrazione media di 1 µg/m³ è pari a 6x10⁻⁶ (OMS, 2000). I livelli registrati nel 2008 sono più bassi del valore limite di 5 µg/m³, entrato in vigore, in tutte le stazioni di monitoraggio.

Le oscillazioni interannuali dei livelli di ozono, in generale, sembrano essere modulate prevalentemente dalle condizioni meteorologiche che caratterizzano i periodi estivi dei diversi anni, piuttosto che dalle tendenze di riduzione delle emissioni e delle concentrazioni in aria dei precursori. I livelli di ozono registrati nelle città italiane nel 2008, in linea con quanto osservato a livello europeo, sono i più bassi mai registrati dal 1997 (EEA, 2009). Le ragioni sono da ricercare essenzialmente nelle condizioni meteorologiche poco favorevoli all'evolversi di episodi di smog fotochimico rispetto ai precedenti anni. Nonostante ciò la distanza dagli obiettivi è ancora rilevante in particolare si registrano in tutte le città numerosi giorni di superamento dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana (120 µg/m³ come media massima giornaliera calcolata su 8 ore, da non superare mai nel corso dell'anno).

Occorre invece sottolineare come gli obiettivi posti per PM₁₀, NO₂, e O₃, non solo non sono stati raggiunti, ma è molto probabile, stante i livelli attuali, che non verranno raggiunti neanche negli anni a venire.

Una larga documentazione scientifica prodotta negli ultimi anni, oltre ad aumentare il bagaglio di conoscenza sugli effetti sanitari dell'inquinamento atmosferico e sul ruolo della meteorologia e della chimica dell'atmosfera sui livelli misurati al suolo delle varie frazioni del particolato e degli inquinanti gassosi come NO₂ e O₃, evidenzia la necessità di attuare tutte le misure possibili per ridurre al minimo l'esposizione della popolazione. Per ottenere questo risultato, è necessario ridurre ulteriormente in modo rilevante le emissioni di origine antropica.

“Questa sfida per un miglioramento della qualità dell'aria dovrà cercare importanti sinergie con quella relativa alla riduzione delle emissioni di composti climalteranti, cui l'ambiente urbano contribuisce in modo rilevante, e necessita probabilmente di un cambio di prospettiva, politico economico e sociale, pubblico e individuale, che riconosca nella sostenibilità un'opportunità una risorsa per la sopravvivenza stessa”.

Il progetto del Nodo Intermodale del Pigneto nasce proprio nell'ottica di queste considerazioni e rappresenta il punto di incontro della pianificazione regionale e nazionale (linee ferroviarie FR e merci) con la pianificazione metropolitana (linea C, tramvie) e locale (mobilità interquartiere e mobilità lenta). Si può per questo affermare che l'esercizio di tale nodo intermodale, associato ad un cambiamento culturale e di sensibilizzazione dei cittadini verso l'uso del mezzo pubblico, non potrà che comportare un'influenza positiva sulla qualità dell'aria, riducendo il traffico veicolare, quindi, la maggiore sorgente emissiva.

Il sito in esame risente di un livello di qualità dell'aria mediamente mediocre con punte di livello scadente in situazioni meteorologiche aggravanti quali quelle che tendono a favorire l'accumulo degli inquinanti soprattutto nei bassi strati.

Suolo, sottosuolo e ambiente idrico

ASSESSORATO AMBIENTE E
SVILUPPO SOSTENIBILE
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356
FAX +39.06.51077.9263
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

Per l'esame delle suddette componenti ambientali si rimanda a quanto riportato nella nota prot. n. 539459 del 20/12/2011 dell'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento.

Rumore e vibrazioni

Come risulta dall'analisi ante del clima acustico, attraverso i rilievi fonometrici, nell'ambito di intervento solo nella fase serale si rileva una soglia di valori inferiori a quelli previsti dalle Leggi di settore. Durante il giorno (traffico veicolare associato a quello ferroviario) e nelle ore notturne (traffico treno-merci) tali livelli vengono superati [...]

Nell'assetto post-operam l'intervento non introduce nuove "sorgenti" di rumore, per contro, il progetto in discussione può rappresentare un contributo positivo alla "riqualificazione" del clima acustico dell'ambito in cui si realizza, in primo luogo attraverso un'azione diretta costituita dalla copertura del vallo ferroviario che determina un abbattimento delle emissioni determinate dal transito dei convogli sia diurno che notturno (linea merci), ma non l'eliminazione degli effetti vibrazionali.

Tale contributo assume particolare rilievo con riferimento alle quinte edilizie che fronteggiano il vallo ferroviario ma è soprattutto capace di effetti positivi generalizzabili al clima acustico dell'area.

Una azione indiretta è poi quella derivata sia dal riassetto della viabilità di zona che, auspicabilmente, dovrebbe beneficiare della riorganizzazione prevista dall'intervento a discapito dei livelli di traffico.

Inoltre la razionalizzazione e la nuova offerta del sistema di trasporto pubblico determinata dalla realizzazione del nuovo nodo di scambio dovrebbe favorire una riduzione del trasporto privato di zona, offrendo un ulteriore contributo al contenimento della pressione acustica generata dalla circolazione automobilistica.

La valutazione degli impatti sulla componente Rumore, in questa fase, oltre all'analisi matriciale ha tenuto conto di quanto emerso nello studio Acustico [...], pertanto si riportano in sintesi i dati tabellati della situazione post:

Circonvallazione Casilina

In corrispondenza della ricopertura del vallo, sul lato ovest ed est della circonvallazione Casilina si nota una forte riduzione della pressione acustica: questo nonostante i traffici previsti sulla nuova sede viaria siano comunque moderati e l'inserimento della futura linea tranviaria, che dovrà prevedere una sede su materassino flottante con sensibile riduzione sia del rumore che delle vibrazioni.

Quindi si può affermare che il ritombamento del Vallo ferroviario migliora sensibilmente il clima acustico dei ricettori della quinta ovest della circonvallazione Casilina. Sulla quinta est c'è un aumento della pressione acustica – nel lungo periodo – quando sarà completata anche la linea tranviaria "Circolare Sud".

Sulla via Casilina il progetto influisce sullo stato attuale in due modi: inducendo manovre di rallentamento e ripartenza dei treni in fermata (contributo peggiorativo) e fluidificando la circolazione viaria (intervento migliorativo): il bilancio vede comunque una riduzione delle emissioni con miglioramento del clima acustico.

Per quanto riguarda l'aspetto vibrazionale bisogna fare una considerazione sul tipo di intervento che si va ad eseguire ossia: la realizzazione di una struttura rigida ipogea (stazione) che conterrà le due vie ferroviarie (passeggeri e merci). La struttura rigida di contenimento risulterà separata dalla sede ferroviaria, giacché non è prevista la realizzazione di un solettone di base ma il mantenimento (anche dopo lo spostamento della linea passeggeri) della configurazione attuale con

traversine su ballast. La natura geomorfologica dei suoli pur non prestandosi ad una trasmissione favorevole delle vibrazioni (mezzo rigido continuo) mantiene localmente delle configurazioni idonee alla trasmissione a breve raggio. Per questo sono gli edifici più vicini al perimetro dell'intervento sul vallo ad essere soggetti a una maggiore sollecitazione vibrazionale.

In fase di esercizio il disturbo vibrazionale se non nullo è da considerarsi nettamente inferiore sia alla situazione attuale che alla fase di costruzione.

Come si evince dallo studio vibrazionale [...] lungo la Circonvallazione Casilina - lato ovest, nessun punto di calcolo supera le soglie di percezione inferiore diurna e notturna, mentre lungo la Circonvallazione Casilina - lato est: valutando la piena operatività del nodo con la conclusione del progetto successiva della nuova sede tranviaria, 2 su 15 punti di calcoli indicativi di altrettanti ricettori superano la soglia notturna inferiore (5,0 mm/s²) di percezione. Sarà quindi necessario provvedere all'isolamento della sede tranviaria dalla struttura rigida di copertura del vallo con soluzione del tipo "Milano" e doppio materassino flottante (blocchetto di fissaggio rotaia e traversina)".

Sistema naturalistico [...]

L'ecosistema urbano è un sistema eterotrofo non sostenibile dove si concentrano i principali problemi ambientali – alterazione del clima, il rilascio di inquinanti in atmosfera, acqua, suolo, massiccia produzione di rifiuti, inquinamento acustico, scarsità di vegetazione naturale.

Le funzioni che il verde urbano ha in codesto ecosistema sono distinguibili in igienico sanitarie (ossigenazione, controllo del clima attraverso ombreggiamento, traspirazione e controllo del vento, filtro biologico, attività antimicrobica), ecologica, idrogeologica, estetico-ricreativa.

Aumentare le superfici, la distribuzione e la diversità degli spazi a verde può essere allora un'operazione utile a migliorare la qualità della vita degli abitanti, a favorire l'armonizzazione tra spazio aperto e territorio costruito, a fare da filtro verso gli agenti inquinanti, a bonificare terreni nonché fungere da connettività territoriale ed ecologica.

Il progetto nella sua unitarietà può costituire in linea generale una valida opportunità per il recupero della valenza ambientale dell'area sia a livello locale che territoriale più ampio.

Le aree verdi previste dai progettisti, coerenti con la vegetazione autoctona, potrebbero rendere migliore la qualità insediativa ed ambientale potenziando le funzioni di ricreazione, di riduzione dei livelli di inquinamento ambientale e di regolazione microclimatica.

Il mantenimento nell'ambito urbano di spazi verdi poco frammentati fungono da connettori contribuendo a rendere più efficiente la rete ecologica a livello comunale individuata dal PRG [...]

Per quanto riguarda l'aspetto strettamente vegetazionale, come scaturito dall'analisi dello stato di fatto, va evidenziato che l'intervento, che non incide su zone naturali con vegetazione di pregio o protette, prevede una rinaturalizzazione di alcune aree, ripiantando le essenze arboree presenti e arricchendo il sito con nuove essenze arboreo/arbustive. Per cui le azioni di Esercizio [...], causano un'interferenza di tipo positivo (I-07 Positivo - Interferenza con presenze vegetazionali e faunistiche). Le attività AE03 (attività di pulizia e manutenzione) sono fondamentali affinché tale componente risulti sempre di alto valore e che la qualità afferitagli dal progetto non venga abbassata da una cattiva e/o scarsa manutenzione dei nuovi spazi a verde (isole previste sulla copertura del vallone, nuovo parco locale lato Mandrione).

Per quanto riguarda l'aspetto faunistico, abbiamo attestato che: il clima più mite rispetto alle zone periferiche (in media 3° in più), la varietà di habitat (giardini, parchi, fiumi ...) la disponibilità di cibo (rifiuti e somministrazione volontaria da parte dell'uomo), la scarsità dei predatori, rendono l'ambiente urbano ricco in specie.

Nell'area Pigneto la copertura del vallone e la realizzazione della fermata, con i suoi elementi costitutivi (binari, banchine, elementi distributivi, locali tecnici) ostacolerà il passaggio degli esemplari di erpetofauna (lucertola) e/o mammolofauna (ratto, riccio, topolino etc...), mentre le aree in superficie con i nuovi spazi verdi la potranno favorire, assieme al proliferare di avifauna. Infatti lo spazio pubblico ottenuto, potrebbe diventare un facile luogo per reperire cibo ed essere occupato da uccelli come l'usignolo, il cardellino, il parrocchetto (presente nel quadrante già da diversi anni) e sicuramente il colombo. Importante anche per l'aspetto faunistico che gli spazi rispondano sempre in qualità e che vengano attuate le attività di pulizia e manutenzione onde evitare degrado, disagi e rischi igienico sanitari (contaminazione fecale degli spazi).

Paesaggio

L'intervento [...] mantiene una propria identità formale e linguistica definita oltre che dagli elementi ferroviari (pensiline, binari, banchine, elementi architettonici di ingresso alla fermata sotterranea FR1, recinzioni ...) anche dalle sistemazioni superficiali di arredo e verde (attrezzature ludiche, percorsi differenziati per uso e materiali, marciapiedi, spazi liberi ...).

Pur differendo linguisticamente dal contesto si inserisce con coerenza e rafforza la presenza di elementi simbolici di forte valenza storica che preesistono all'interno di un consolidato tessuto urbano. Per cui le specifiche attività di esercizio interferiscono sul paesaggio attraverso gli impatti I-19 (Interferenze con elementi Storico - archeologici e di valore storico testimoniali), I-20 (Effetti sulla qualità visiva (intrusione visiva), I-21 (Alterazione della modalità di percezione del paesaggio) in maniera del tutto positiva. La variazione qualitativa scaturita dalla sistemazione e ristrutturazione urbanistica effettuata in progetto, determina una alterazione migliorativa della percezione dell'intorno.

Il progetto in se non introduce nuovi insediamenti rispetto alle preesistenze ma ristruttura le esistenti infrastrutture di trasporto, riorganizzandone la circolazione a vantaggio degli abitanti del luogo e non solo. Una novità sostanziale è rappresentata dalla risultante fruibilità della organizzazione spaziale definita: la copertura del vallo sulla FR1 genera uno spazio pubblico che fornisce al quartiere la piazza che gli manca. Risponde a questo uso anche l'area parco a ridosso dell'Acquedotto Claudio che oltre ad enfatizzarne il segno, diviene spazio per la convivialità degli abitanti e dei fruitori delle infrastrutture di trasporto.

Salute pubblica - contesto socio economico

Il territorio in esame appartiene a tutti gli effetti alla città consolidata che ha progressivamente perso l'originale carattere periferico, estensivo, segnato dalla presenza di grandi attrezzature produttive. [...]

[...] il progetto in esame rappresenta per i quartieri, e soprattutto per la mobilità capitolina un'occasione di riqualificazione (urbana e trasportistica) e una susseguente redistribuzione virtuosa dei flussi, assorbendo una quota del trasporto privato (coinvolgendo l'intero quadrante Casilino/Prenestino/Labicano) a carico delle linee di trasporto pubblico in superficie ed arrivare a scaricare le linee per Termini a favore di un efficace caricamento della linea di cintura (FR8).

La stazione Pigneto potrà apportare quell'effetto positivo di "metropolitana" anulare della linea di cintura che i soli nodi di Tiburtina ed Ostiense non riuscirebbero ad innescare.

Si tratta quindi di un intervento con un elevato potere incentivante verso il trasporto pubblico e quindi assume effetti positivi su tutti i tematismi legati alla mobilità, e di conseguenza sulla qualità della vita nella Capitale, a scala urbana, quindi, potrà portare con se:

- La riduzione di emissioni in atmosfera (maggior uso dei mezzi pubblici-riduzione del traffico veicolare privato);

- *La riduzione delle emissioni acustiche (miglior clima acustico);*
- *La minor saturazione della circolazione viaria;*
- *Un apporto al benessere dei cittadini.*

Rispetto alla componente ambientale in esame, la fase di realizzazione delle opere risulta essere quella che presenta un maggior numero di impatti critici nell'area urbana di intervento, come si evince dalle matrici coassiali, [...].

[...] Nello scenario post operam il numero e la criticità degli impatti che coinvolge tale componente, muta in maniera sostanziale, superati gli effetti di disturbo della fase realizzativa, l'opera propone pienamente le sue potenzialità.

La realizzazione del nodo di scambio fra le linee ferroviarie regionali, la nuova linea C della metropolitana ed i mezzi pubblici di superficie determina una nuova e qualificata offerta di trasporto. Sono evidenti i vantaggi sia in termini di mobilità che di sostenibilità ambientale.

Benché gli obiettivi progettuali considerino sotto il profilo trasportistico i benefici generali per l'area metropolitana in termini di razionalizzazione dei flussi sulle reti interessate, l'area di riferimento del nodo, quindi il quartiere del Pigneto e le zone limitrofe, vedono accresciuta la propria accessibilità da vasti settori dell'area urbana romana, con consistente riduzione dei tempi di percorrenza.

Con riferimento alla configurazione del tessuto urbano interessato alle opere, il superamento dalla cesura costituita dal vallo lungo la Circonvallazione Casilina e l'attenuazione della separazione con l'area del Mandrione, costituiscono un valido contributo alla riorganizzazione del quartiere e delle sue relazioni con ambiti urbani limitrofi.

La nuova organizzazione della viabilità, in particolare il nuovo assetto della circolazione su via Casilina Vecchia e sulla Circonvallazione, prevedibilmente razionalizzerà i flussi veicolari e contribuirà alla riduzione dei fenomeni di congestione sulle arterie interessate.

La nuova sistemazione prevista sulla copertura del vallo come la realizzazione delle aree verdi attrezzate in fregio all'acquedotto romano, costituiscono elementi di forte riqualificazione urbana sia con valenza paesaggistica che funzionale (riequilibrio degli standard urbanistici). L'immagine del quartiere, la sua percezione sia da parte degli abitanti che dei fruitori del nodo di scambio, verranno ragionevolmente modificate in termini positivi grazie alla creazione di nuovi spazi pubblici di relazione, attrezzati e qualificati. Sostanzialmente le opere in discussione contribuiscono, non solo sotto il profilo trasportistico, ma in termini più generali alla progressiva tendenza di rivalutazione di quest'area urbana, ormai centrale.

Si ritiene utile proporre le conclusioni cui giunge l'analisi costi-benefici dell'intervento, in relazione alla potenzialità di rivalutazione dei beni immobili nell'area di riferimento. Tale valutazione è stata sviluppata sulla scorta di esperienze relative a progetti finanziati dall'Unione Europea, nell'ambito dei quali sono stati realizzati studi sugli impatti economici di infrastrutture di trasporto su ferro sul sistema urbano. Gli studi analizzati dimostrano per alcune città europee un incremento dei valori immobiliari e di locazione, più significativo nelle aree di influenza delle nuove stazioni, rispetto alla media dell'area urbana, come per la città di Vienna, Atene e Madrid (Transecon, 2003; PAGLIARA, PAPA 2005)

In rapporto a questo tema l'analisi giunge alla seguente determinazione " i benefici economici patrimoniali del settore edilizio nell'area urbana della città di Roma interessata dal "Progetto di tombamento del vallo ferroviario con la realizzazione della nuova fermata Pigneto sulla linea FR1 e sulla linea Roma – Cassino come nodo di interscambio con la futura Metropolitana C", e corrispondente al Quartiere Prenestino – Labicano e Tuscolano 3 nel quale è compresa la zona denominata "Pigneto", sede specifica degli interventi di riqualificazione urbana, vengono stimati

nella misura di +26,5% di incremento di valore dei patrimoni immobiliari residenziali, + 20% di incremento di valore dei patrimoni immobiliari terziari e +10% di incremento di valore dei patrimoni immobiliari commerciali. “

In generale tutte le attività di servizio e commerciali presenti nell'area beneficeranno, oltre che del richiamato incremento dei valori immobiliari, anche della migliore accessibilità della zona e della sua riqualificazione. Tali condizioni potenzialmente favoriscono “l'appetibilità” dell'area per l'insediamento di nuove attività, incrementando l'offerta a servizio dei residenti e dei cittadini “in transito” grazie all'utilizzo del nodo.

Tutti gli aspetti sin qui segnalati indicano nella fase di esercizio dell'opera effetti migliorativi sia sulla qualità del tessuto urbano interessato che sulle relazioni socio economiche. Anche le condizioni insediative beneficiano sia della ristrutturazione dell'assetto del sistema di mobilità che della nuova offerta di spazi attrezzati per la ricreazione e la socialità in una cornice qualitativamente arricchita.

Conseguentemente sulla base di tali argomentazioni e attraverso l'analisi matriciale si ritiene di poter appurare che gli impatti potenziali in discussione in questa fase e per tale componente hanno criticità nulla anzi potenziando l'ambiente urbano ne scaturisce un effetto migliorativo della qualità della vita di chi lo fruisce ed abita.

* * *

CONSIDERATO che:

- gli elaborati progettuali nonché lo Studio di Impatto Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante del presente provvedimento.

PRESO ATTO dei seguenti pareri espressi sull'opera in argomento, ed inoltrati con la documentazione progettuale, in particolare:

1. *DIPARTIMENTO TUTELA AMBIENTE E DEL VERDE E PROMOZIONE DELLO SPORT – UO SERVIZIO GIARDINI E VIA VAP N. PROT. 19818 DEL 23 MARZO 2010;*
2. *DIPARTIMENTO SIMU SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA – UO COORDINAMENTO E MONITORAGGIO INTERVENTI N. PROT. 63741 DEL 17 DICEMBRE 2009;*
3. *DIPARTIMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA – IV UO N. PROT. 64693 DEL 23 DICEMBRE 2009;*
4. *DIPARTIMENTO DEL PATRIMONIO E DELLA CASA – UO CONSERVAZIONE IMMOBILIARE N. PROT. 898 DEL 14 GENNAIO 2010;*
5. *DIPARTIMENTO PROMOZIONE DEI SERVIZI SOCIALI E DELLA SALUTE – UO PROMOZIONE SALUTE E HDM N. PROT. 72530 DEL 16 DICEMBRE 2010;*
6. *DIPARTIMENTO POLITICHE EDUCATIVE E SCOLASTICHE – VI UO N. PROT. 40181 DEL 21 DICEMBRE 2009;*
7. *MET.RO. – DIREZIONE INGEGNERIA E PROGETTI N. PROT. 355 DEL 21 DICEMBRE 2009;*
8. *COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO – SM UFFICIO MOVIMENTO E TRASPORTI N. PROT. 0147642 DEL 22 DICEMBRE 2009;*
9. *MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI – DIREZIONE GENERALE N. PROT. 37965 DEL 28 DICEMBRE 2009;*
10. *MINISTERO INFRASTRUTTURE DG INFRASTRUTTURE FERROVIARIE PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;*
11. *MUNICIPIO IX – UITS PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;*
12. *MUNICIPIO IX – UOT PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;*

13. REGIONE LAZIO – AREA URBANISTICA E BENI PAESAGGISTICI DEL COMUNE DI ROMA N. PROT. 259420 DEL 21 GENNAIO 2010;
14. MUNICIPIO VI – UITS PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;
15. MUNICIPIO VI – UOT PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;
16. R.F.I. DIREZIONE TERRITORIALE ROMA PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;
17. ROMA METROPOLITANE N. PROT. 0022862 DEL 18 DICEMBRE 2009;
18. SOVRINTENDENZA COMUNALE PARERE RESO IN SEDE DI CONFERENZA, 22/12/2009;
19. MUNICIPIO IX – UOT N. PROT. 49864 DEL 22 LUGLIO 2010;
20. MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI – SOPRINTENDENZA SPECIALE PER I BENI ARCHEOLOGICI DI ROMA N. PROT. 26885 DEL 11 AGOSTO 2010;
21. MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI – SOPRINTENDENZA BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DI ROMA N. PROT. 14783 DEL 26 LUGLIO 2010;
22. DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA DIREZIONE PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO – UO PIANIFICAZIONE MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE, UO CITTÀ STORICA N. PROT. QF 12947 DEL 16 GIUGNO 2010;
23. SOVRINTENDENZA COMUNALE N. PROT. 20535 DEL 17 AGOSTO 2010;
24. DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI – DIREZIONE N. PROT. 13531 DEL 13 MAGGIO 2010;
25. REGIONE LAZIO – DIREZIONE URBANISTICA BENI PAESAGGISTICI N. PROT. 259420/09 DEL 15 OTTOBRE 2010;
26. MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI – DIREZIONE REGIONALE N. PROT. 19270 DEL 16 NOVEMBRE 2010;

PRESO ATTO dei seguenti pareri, in premessa richiamati, afferenti al quadro di riferimento programmatico, che si allegano quali parti integranti del presente provvedimento, in particolare:

- Roma Capitale, Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale, nota prot. n. 5223 del 02/12/2011;
- Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici del Comune di Roma e Progetti Speciali, nota prot. n. 259420/09 del 15/10/2010;
- Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio, U.O. Pianificazione Mobilità e Infrastrutture, U.O. Città Storica, nota prot. n. QF 12947 del 16/06/2010.

PRESO ATTO del parere rimesso con nota prot. n. 539459 del 20/12/2011 dall'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento.

ESAMINATE le osservazioni presentate dal pubblico come riportate nella sezione "Partecipazione al procedimento" e valutate le circostanze evidenziate dagli osservanti.

RITENUTO che le osservazioni sono state correttamente controdedotte dalla Proponente con la nota prot. n. 645 del 13/02/2012, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento.

PRESO ATTO che, per quanto attiene le terre e rocce da scavo, le analisi sui campioni prelevati hanno evidenziato la presenza di un inquinamento antropico superficiale diffuso, pertanto al fine di confermare le previsioni contenute nel piano di gestione esaminato, si impartisce specifica prescrizione.

AVENDO valutato le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti.

ASSESSORATO AMBIENTE E
SVILUPPO SOSTENIBILE
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

VIALE DEL TINTORETTO, 432
00142 ROMA

TEL. +39.06.5168.9356
FAX +39.06.51077.9263
WWW.REGIONE.LAZIO.IT

TUTTO CIÒ PREMESSO

In relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'Allegato VII, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., **si esprime giudizio di compatibilità ambientale positivo alle seguenti condizioni:**

- Dovranno essere rispettate le condizioni indicate con le note di seguito elencate, che si allegano quali parti integranti del presente provvedimento:
 - Regione Lazio, Dipartimento Istituzionale e Territorio, Direzione Regionale Ambiente, Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali, nota prot. n. 539459 del 20/12/2011;
 - Roma Capitale, Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale, nota prot. n. 5223 del 02/12/2011;
 - Regione Lazio, Dipartimento Territorio, Direzione Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Beni Paesaggistici del Comune di Roma e Progetti Speciali, nota prot. n. 259420/09 del 15/10/2010;
 - Roma Capitale, Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio, U.O. Pianificazione Mobilità e Infrastrutture, U.O. Città Storica, nota prot. n. QF 12947 del 16/06/2010.
- Gli individui arborei ed arbustivi impiegabili nelle aree marginali (viabilità) o confinate in spazi ben definiti (aiuole – parcheggi) devono essere:
 - di specie autoctone, o comunque familiari con il tessuto vegetazionale circostante, munite di certificazione sanitaria e di provenienza;
 - di specie che a maturità non abbiano un apparato radicale superficiale;
 - di specie considerate a basso carico allergenico per la collettività;
 - devono mettersi a dimora individui il cui punto basso di inserzione della chioma sia almeno a 3 metri dal colletto;
 - di specie idonee alla natura del suolo, al contesto territoriale, alla matrice ambientale dell'area ed alle caratteristiche meteorologiche. Particolare attenzione deve essere dedicata alla selezione di specie che richiedono consumi idrici sostenibili con le caratteristiche dell'area.
- Per quanto attiene la realizzazione dei parcheggi nell'ambito dell'opera in argomento, dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
 - al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dovranno essere realizzate opere di arredo urbano con piantumazioni di specie autoctone per una superficie totale almeno pari al 30% della superficie complessiva degli stalli, riferibile alla sola area adibita a parcheggio;
 - dovranno essere adottate pavimentazioni impermeabili oppure in alternativa la parte sottostante la pavimentazione superficiale di progetto, se prevista di tipo permeabile, dovrà essere impermeabilizzata;
 - al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;

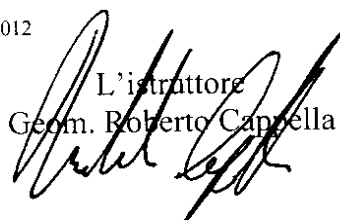
- le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
 - dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti.
- Per quanto attiene la gestione delle terre e rocce da scavo, preso atto che le analisi sui campioni prelevati hanno evidenziato la presenza di un inquinamento antropico superficiale diffuso, al fine di confermare le previsioni contenute nel piano di gestione esaminato, durante la realizzazione degli scavi dovranno essere effettuate ulteriori analisi chimiche. I risultati di dette analisi, da effettuare sui cumuli di terreno provenienti dagli scavi, dovranno essere sottoposti a validazione da parte di ARPALAZIO e gli stessi dovranno confermare la possibilità di riutilizzo del materiale proveniente dalla Zona Mandrione, prelevato al di sotto dei 3,0 metri di profondità.
 - Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quali il rumore, le vibrazioni ed 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 dalla vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di idonee azioni per la mitigazione degli effetti ed il ripristino delle condizioni ante-operam (innaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia). Altresì:
 - per ovviare eventuali incrementi di rumore in fase di cantiere si dovrà prevedere la messa in opera di barriere fonoassorbenti provvisorie mobili;
 - dovranno essere monitorati gli impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione, con particolare riguardo alle aree interessate dall'edificato residenziale e previste, qualora risultasse necessario, idonee misure mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, etc);
 - dovrà essere monitorato e dovrà essere mantenuto il livello di rumore prodotto nell'ambito dei limiti consentiti dalla normativa vigente, con particolare attenzione al ricettore sensibile rappresentato dall'istituto scolastico ubicato sulla Circonvallazione Casilina;
 - il progetto di cantierizzazione dovrà essere corredato da un piano di mobilità per le modalità di trasporto dei materiali da/per i cantieri che individui opportune fasce orarie di minor interferenza con la viabilità esistente e itinerari più appropriati che non determinino ricadute sulla viabilità ordinaria;
 - nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, dovranno 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.
 - Il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale.
 - L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
 - Per quanto attiene la previsione progettuale di deviare l'attuale "... *linea Roma-Giardinetti lungo la Circonvallazione Casilina ...*" al fine favorire l'interscambio con la metro C e la linea

FR1 e con conseguente liberazione dell'area occupata dai binari lungo la via Casilina, ai sensi dell'Allegato IV, punto 7, lettera l), della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. il progetto di tale opera dovrà essere sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Il presente provvedimento è emanato in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

CR 24/02/2012

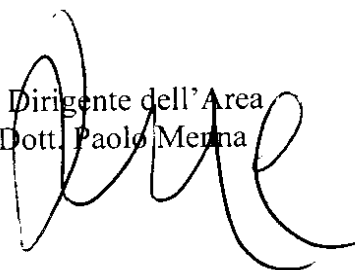
L'istruttore
Geom. Roberto Cappella



Il Responsabile del Procedimento
Arch. Paola Pelone



Il Dirigente dell'Area
Dott. Paolo Menna



PELONE 22/12/11

M



REGIONE
LAZIO

AREA DIFESA DEL SUOLO E CONCESSIONI DEMANIALI

Prot. n. 539459

Roma 20 DIC. 2011

Fascicolo n. 1337/VIA

RICEVUTO	
28 DIC. 2011	
Area VIA	4536

Al Dirigente
Area Valutazione Impatto Ambientale
SEDE

Oggetto: Comune di Roma – Progetto di tombamento del vallo ferroviario con la realizzazione della nuova fermata Pigneto sulla linea FRI e sulla linea Roma -Cassino come nodo di interscambio con la futura metropolitana "C" - Registro elenco progetti n. 176/2011. Risposta alla nota n. 482898 del 10/11/2011.

Con riferimento alla richiesta in oggetto e alla documentazione allegata costituita da:

1. Elaborato denominato "Elaborati generali - Elenco elaborati";
2. Elaborato denominato "Elaborati generali - Relazione tecnica generale";
3. Elaborato denominato "Elaborati generali - Quadro economico";
4. Elaborato denominato "Elaborati generali - Computo metrico estimativo";
5. Elaborato denominato "Inquadramento generale - Planimetria Ante Operam";
6. Elaborato denominato "Inquadramento generale - Planimetria degli interventi ferroviari";
7. Elaborato denominato "Inquadramento generale - Planimetria degli interventi strutturali";
8. Elaborato denominato "Inquadramento generale - Piano regolatore di Roma - stralcio";
9. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Relazione geologica geotecnica";
10. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Relazione idrologica idraulica";
11. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Planimetria con ubicazione indagini geognostiche";
12. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Profilo stratigrafico generale";
13. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Profili stratigrafici caratteristici";
14. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Stratigrafie sondaggi";
15. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Relazione sismica";
16. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Relazione indagini e prove di laboratorio";
17. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Carta geologica";
18. Elaborato denominato "Geologia geotecnica idrologia idraulica - Carta idrogeologica";
19. Elaborato denominato "Indagini sottoservizi - Relazione risoluzioni interferenze con schemi grafici";
20. Elaborato denominato "Planimetria con ubicazione dei PP.SS - Lato Pigneto e lato Mandrione";
21. Elaborato denominato "Demolizioni - Pianta delle demolizioni e delle relative consistenze";
22. Elaborato denominato "Demolizione Cavalcavia su via del Pigneto, fabbricato esistente e muri di sostegno - Cavalcavia via del Pigneto - Pianta, prospetto e sezione passerella";
23. Elaborato denominato "Demolizione Cavalcavia su via del Pigneto, fabbricato esistente e muri di sostegno - Cavalcavia via del Pigneto - Pianta, prospetto e sezione opere di sostegno";
24. Elaborato denominato "Demolizione Cavalcavia su via del Pigneto, fabbricato esistente e muri di sostegno - Cavalcavia via del Pigneto - Fasi della demolizione";
25. Elaborato denominato "Demolizione Cavalcavia su via del Pigneto, fabbricato esistente e muri di sostegno - Cavalcavia via del Pigneto - Particolari costruttivi";
26. Elaborato denominato "Demolizione Cavalcavia su via del Pigneto, fabbricato esistente e muri di sostegno - Fabbricati esistenti e muri - Fasi e tecniche di demolizione";
27. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Relazione di cantierizzazione";
28. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Programma lavori con soggezione all'esercizio ferroviario";
29. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Deviazioni stradali provvisorie lato Prenestina";
30. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione armamento - Tavola 1/2";
31. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione armamento - Tavola 2/2";
32. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione - Tavola 1/5";
33. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione - Tavola 2/5";
34. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione - Tavola 3/5";
35. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione - Tavola 4/5";
36. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Organizzazione del cantiere - Cantierizzazione - Tavola 5/5";
37. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sottofase V1";
38. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sottofase V2";
39. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sottofase V3";
40. Elaborato denominato "Cantierizzazione - Fasi per la realizzazione della viabilità nell'area del Pigneto - Sistemazione finale";
41. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale - Valutazione previsionale di impatto acustico - Relazione tecnica";
42. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale - Valutazione previsionale di impatto vibrazionale - Relazione tecnica";
43. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale - Piano di gestione delle terre - Relazione tecnica";
44. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale - Piano di gestione delle terre - Elaborati grafici: Planimetria aree di scavo";

20 DIC. 2011
541495/8/11

COPIA CONFORME ALL'...

45. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale – Piano di gestione delle terre - Elaborati grafici: Planimetria aree di reimpiego materiali di scavo e di demolizione";
46. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale – Piano di gestione delle terre - Elaborati grafici: Sezioni ante operam";
47. Elaborato denominato "Il progetto e la tutela ambientale - Piano di gestione delle terre - Elaborati grafici: Sezioni post operam";
48. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Pianta generale a quota copertura";
49. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Pianta generale a quota strada";
50. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Pianta quota banchina";
51. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Pianta sottopasso";
52. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Prospetto di banchina";
53. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Sezioni longitudinali";
54. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Sezioni trasversali";
55. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - Particolari Costruttivi 1/3";
56. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - F.V. Lato Prenestina";
57. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - F.V. Lato Pigneto e Interscambio con Metro C";
58. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Elaborati generali - F.V. Lato Casilina";
59. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Pianta di dettaglio delle sistemazioni esterne e particolari - 1 di 2";
60. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Elaborati architettonici - Pianta di dettaglio delle sistemazioni esterne e particolari - 2 di 2";
61. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Sistemazioni superficiali: Pavimentazioni e verde";
62. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Galleria artificiale sulla linea FRI e Mercè - Relazione Tecnica";
63. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Galleria artificiale sulla linea FRI e Mercè - Planimetria generale fondazioni e opere provvisoriale";
64. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Galleria artificiale sulla linea FRI e Mercè - Planimetria generale impalcati";
65. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Galleria artificiale sulla linea FRI e Mercè - Sezioni trasversali tipologiche 1/3";
66. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Galleria artificiale sulla linea FRI e Mercè - Sezioni trasversali tipologiche 2/3";
67. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Galleria artificiale sulla linea FRI e Mercè - Sezioni trasversali tipologiche 3/3";
68. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Sottopasso pedonale - Carpenteria quota sottopasso";
69. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Sottopasso pedonale - Carpenteria quota banchina";
70. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Sottopasso pedonale - Sezioni trasversali";
71. Elaborato denominato "Linea FRI (Orte - Fara Sabina - Fiumicino) - Fermata Pigneto – Sottopasso pedonale - Sezioni longitudinali";
72. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Planimetria generale degli interventi Post Operam";
73. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Sistemazioni superficiali e viabilità stradale lato Mandrione - Planimetria generale";
74. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Pianta a quota banchina e copertura";
75. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Pianta e prospetto dell'accesso in banchina";
76. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Pianta a quota sottopasso";
77. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sezioni longitudinali del sottopasso e trasversali della banchina";
78. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sezioni del sottopasso e della cordona";
79. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sezioni trasversali e longitudinale dell'accesso alla banchina centrale";
80. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Particolari costruttivi della fermata";

COPIA CONFORME ALL'OTZIONALE

81. Elaborato denominato "Linea FR4-FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sezioni e particolari costruttivi della pensilina lato ingresso";
82. Elaborato denominato "Linea FR4-FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sezioni e particolari costruttivi della pensilina banchina centrale";
83. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Sistemazioni superficiali: Pavimentazioni, verde";
84. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Sistemazioni superficiali e viabilità stradale lato Mandrione - Planimetria generale, sezioni, particolari e pavimentazioni";
85. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sottopasso pedonale - Relazione tecnica descrittiva";
86. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sottopasso pedonale - Pianta fondazioni e pianta copertura";
87. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Sottopasso pedonale - Sezione longitudinale e sezioni trasversali";
88. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento gallerie artificiali FR1 Direzione Tuscolana - Relazione tecnica descrittiva";
89. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento gallerie artificiali FR1 dir. Tuscolana - Pianta, sezione longitudinale e sezioni trasversali";
90. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento gallerie artificiali FR1 dir. Tuscolana - Allargamento ponticello Via Casilina Vecchia";
91. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento di due gallerie artificiali dir. Casilina - Relazione tecnica descrittiva";
92. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento di due gallerie artificiali dir. Casilina - Sezioni trasversali";
93. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento di due gallerie artificiali dir. Casilina - Sezioni longitudinali";
94. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Fermata Mandrione - Prolungamento di due gallerie artificiali dir. Casilina - Pianta elevazioni";
95. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Cavalcavia sulla linea Roma Grosseto (via San Castulo) - Relazione Tecnica";
96. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Cavalcavia sulla linea Roma Grosseto (via San Castulo) - Sezioni longitudinali e trasversali";
97. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Cavalcavia sulla linea Roma Grosseto (via San Castulo) - Pianta impalcato e copertura";
98. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Cavalcavia sulla linea Roma Grosseto (via San Castulo) - Pianta fondazioni, opere provvisionali e scavi";
99. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Cavalcavia sulla linea Roma Grosseto (via San Castulo) - Carpenteria sezione tipo galleria artificiale";
100. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Relazione Tecnica";
101. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Sezione longitudinale";
102. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Sezioni trasversali";
103. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Pianta impalcato e copertura";
104. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Pianta fondazioni, opere provvisionali e scavi";
105. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Pianta fondazioni, opere provvisionali e scavi";
106. Elaborato denominato "Linea FR4 - FR6 (Roma - Cassino/Castelli) - Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto - Carpenteria sezione tipo galleria artificiale";
107. Elaborato denominato "Studio di impatto ambientale - Sintesi non tecnica";
108. Elaborato denominato "Studio di impatto ambientale - Quadro programmatico";
109. Elaborato denominato "Studio di impatto ambientale - Quadri progettuale";
110. Elaborato denominato "Studio di impatto ambientale - Quadro ambientale";
111. Elaborato denominato "Valutazioni trasportistiche relativamente alla funzionalità del nodo Pigneto ed all'entrata in esercizio della linea metropolitana C";

PRESO ATTO che l'area non ricade all'interno di quelle perimetrare come pericolose o a rischio da parte dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere, competente per territorio;

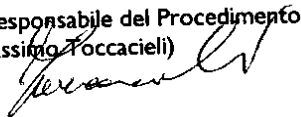
CONSIDERATO che la relazione geologica colloca il primo orizzonte acquifero a profondità tali da non interferire con gli interventi;

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

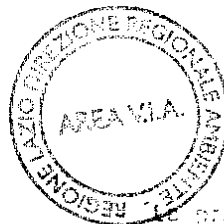
Si ritiene di potere esprimere parere positivo, solamente per gli aspetti di natura geologica e idrogeologica, a condizione che siano messi in atto tutti quegli accorgimenti esecutivi e gestionali indispensabili al rispetto dei principi di precauzione e tutela ambientale e che siano rispettate le seguenti prescrizioni:

- 1) Siano rispettate tutte le indicazioni e prescrizioni riportate negli elaborati geologici allegati all'istanza che non siano in contrasto con quanto di seguito specificato;
- 2) Il piano di posa delle fondazioni delle singole opere d'arte, ivi comprese le opere di sostegno, dovrà essere scelto ad una quota tale che il trasferimento dei carichi avvenga su di un terreno omogeneo da un punto di vista geomeccanico. In ogni caso è vietata l'uso di terreni di riporto o con scadenti caratteristiche geomeccaniche come piano di posa delle fondazioni. A tale proposito si ritiene opportuno puntualizzare che, durante le prossime fasi di progettazione, è necessario approfondire i risultati delle prove geotecniche in situ che, a volte e soprattutto in direzione di via Prenestina, presentano valori mediocri. I livelli con bassi valori di S.P.T. non dovranno costituire terreno di fondazione;
- 3) Le opere di sostegno dovranno essere realizzate preventivamente all'abbattimento di quelle esistenti o agli scavi previsti;
- 4) A scopo precauzionale e in considerazione del fatto che gli interventi saranno realizzati in ambiente urbano densamente antropizzato, sia valutata la possibilità di porre in opera, durante la fase di cantiere e successivamente per un congruo periodo di tempo, un sistema di monitoraggio dei manufatti potenzialmente interferenti con i lavori;
- 5) La progettazione e la realizzazione delle opere dovranno essere eseguite nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zone sismiche.

Il Responsabile del Procedimento
(Massimo Focciacieli)



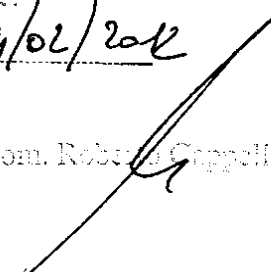
Il Dirigente dell'Area
(ing. Dante Novello)



È presente copia fotostatica composta di N. 4 fogli e conforme all'originale.

Temp. il 20/02/2012

Geom. Roberto Cappella





ROMA CAPITALE



Ufficio del Commissario delegato all'emergenza traffico
e mobilità, progetti strategici e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

Arch. Paola Pelone

06 DIC. 2011

UFFICIO DEL COMMISSARIO DELEGATO
ALL'EMERGENZA TRAFFICO E MOBILITA'
PROG. STRATEGICI E PROGR. ROMA CAPITALE

-2 DIC. 2011

Prot.U.T.n. 5223

Alla REGIONE LAZIO
Direzione regionale ambiente
Area valutazione impatto ambientale e
Valutazione ambientale strategica
Viale del Tintoretto 432 00142 Roma
fax 06510779263

e. p.c. RFI SpA
Direzione investimenti
Direzione programmi investimenti
Direttrice centro
P.le di Porta S. Lorenzo 1 00185 Roma
Fax 0647306432

Oggetto: O.P.C.M. n. 3543/06. Istanza di valutazione di impatto ambientale - Tombamento del Vallo ferroviario con la realizzazione della nuova fermata Pigneto sulla linea FR1 e sulla linea Roma - Cassino come nodo di interscambio con la futura Metropolitana C. Chiarimenti istruttori.

Si fa riferimento alla procedura in oggetto indicata rispetto alla quale, per le vie brevi, codesto Ufficio ha comunicato, quale motivo ostativo al prosieguo dell'iter istruttorio, la difformità tra il progetto in esame e la previsione del P.R.G. che classifica l'area di interesse quale Ambito di valorizzazione della Città storica CB da attuarsi tramite il Progetto urbano "San Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario", ancora in corso di elaborazione. In particolare, codesto Ufficio, avendo a riferimento il seppur favorevole parere n. 259420 del 15 ottobre 2010 reso sul progetto in esame dall'Area urbanistica e beni paesaggistici del Comune di Roma, ha sollecitato sempre per le vie brevi, la trasmissione di un atto o dichiarazione da cui evincere la conformità urbanistica dell'intervento del Pigneto con il Programma urbano.

Ai soli fini di ausilio istruttorio e nello spirito di massima collaborazione, si ritiene utile evidenziare che il citato parere dell'Area urbanistica regionale conclude l'osservazione formulata su tale aspetto, demandando "alle valutazioni effettuate nella propria competenza dal Dipartimento del Comune di Roma". In proposito, il Dipartimento Programmazione e attuazione urbanistica di Roma Capitale, con parere n. 12947 del 16 giugno 2010, ampiamente favorevole ed allegato alla documentazione presentata a codesto Ufficio, conclude evidenziando che "l'opera è di importanza strategica per la città di Roma non solo per la rilevantissima funzione del nodo di scambio ma anche in relazione ai contenuti della riqualificazione che, anticipando il progetto urbano, potranno portare ad una accelerazione del processo riqualificativo nel suo complesso".

Sembra, pertanto, che le valutazioni capitoline sulla questione siano state già espresse dal competente Dipartimento che ritiene il nodo Pigneto una vera e propria anticipazione di quanto sarà realizzato con il Progetto Urbano che, è bene ricordarlo, è ancora in fase di predisposizione.

Rispetto, infine, a quanto ulteriormente segnalato dall'Area urbanistica regionale, a conclusione del parere espresso, in ordine alla difformità tra il progetto in esame e il PRG vigente, vale evidenziare che l'intervento in questione è inserito nel Piano parcheggi commissariale che come noto può essere attuato anche in deroga alle vigenti previsioni urbanistiche, a mente dell'art. 1, comma 3 dell'O.P.C.M. n. 3543/06 che consente al Commissario delegato di costituire apposite varianti urbanistiche all'atto dell'approvazione dei relativi progetti.

Nella certezza di aver fornito elementi di chiarimento in proposito e pur rimanendo disponibili per ogni altra necessità, si richiede di voler procedere nell'attività istruttorio del progetto in esame.

Si resta in attesa e si ringrazia.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO
dr.ssa Daniela BARBATO

Piazza Giovanni da Verrazzano 7 - 00154 ROMA
Tel. 06671075020 fax n. 0667-05633

La presente copia fotostatica con-
fida di n. 1 fogli è conforme
al suo originale.

Roma, il 20/02/2012
Geom. Roberto Cappella

C

REGIONE
LAZIO

AREA URBANISTICA E BENI PAESAGGISTICI DEL COMUNE DI ROMA E PROGETTI SPECIALI

Roma 15 OTT. 2010

Prot. n. 259h20/09

Anticipata via fax al n. 06 67105633

COMUNE DI ROMA UFFICIO DEL COMMISSARIO DELEGATO ALL'EMERGENZA TRAFFICO E MOBILITA' E PROGRAMMA ROMA CAPITALE
26 OTT. 2010
Prot. n.4468.....

c.a.

Al Comune di Roma
 Ufficio del Commissario Delegato all'emergenza traffico e
 mobilità e Programma Roma Capitale.
 Direttore dell'Ufficio
 Dott.ssa Daniela Barbato
 Piazza Giovanni da Verrazzano, 7
 00154 Roma

OGGETTO: Comune di Roma: Opere da realizzarsi con i poteri straordinari del Sindaco di cui al OPCM 3543/2006. Piano Parcheggi ai sensi delle Ordinanze Commissariali n. 2 del 12.10.2006 e n. 129 del 27.11.2008. Codice Intervento C2.1-013: "Progetto di tombamento del vallo ferroviario con la realizzazione della nuova fermata Pigneto sulla linea FR1 e sulla Linea Roma Cassino come nodo di interscambio con la futura metropolitana C".
 Parere conclusivo.

Codesto Ufficio con nota n. 4442 del 09.12.2009 - acquisita al protocollo della scrivente Direzione Regionale al n. 259420 del 10.12.2009 - ha trasmesso la documentazione relativa al progetto preliminare dell'intervento in oggetto.

La scrivente Struttura a seguito dell'analisi della prima documentazione pervenuta - tenuto conto di quanto richiesto dalle NTA del PTP 15/12 "Valle della Caffarella Appia Antica e Acquedotti" - ha richiesto con nota n. 259420 del 21.01.2010 di integrare il progetto con apposito SIP di cui agli artt. 50 e 51 delle medesime NTA, nonché alcuni chiarimenti dal punto di vista urbanistico.

Con nota prot. 3871 del 20.09.2010 - acquisita al protocollo della scrivente Direzione regionale al n. 209757 del 20.09.2010 - codesto ufficio ha trasmesso i seguenti elaborati integrativi:

- Studio di Inserimento Paesaggistico;
- Relazione sugli adeguamenti alle indicazioni della Conferenza dei Servizi;
- Planimetrie di confronto delle varianti migliorative adottate a seguito delle indicazioni emerse in sede di conferenza dei servizi;
- Piante quota banchina di confronto delle varianti migliorative adottate a seguito delle indicazioni emerse in sede di conferenza dei servizi.

L'intervento è inserito nel Piano Parcheggi di cui all'Ordinanza Commissariale n. 129 del 27 novembre 2008, adottata dal Sindaco di Roma - in qualità di Commissario delegato ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3543/2006 per fronteggiare l'emergenza dichiarata nei settori del traffico e della mobilità - e consiste nella realizzazione di un nodo di interscambio nel quartiere Pigneto - tra la metro C (che prevede una fermata a Via del Pigneto), il trasporto di superficie e le linee ferroviarie regionali e interregionali e interessa prevalentemente le aree ferroviarie che si estendono su un tratto di Via Casilina e lungo la Circonvallazione Casilina, nel cosiddetto vallo ferroviario.

A seguito dell'analisi della documentazione sopra elencata si riportano nel seguito le valutazioni effettuate.

Dall'elaborato "Relazione sugli adeguamenti alle indicazioni della Conferenza dei Servizi" si apprende che in base alle risultanze della Conferenza dei Servizi svolta in data 22.12.2009 il progetto originario è stato modificato come di seguito sintetizzato:

1. sono state stralciate le seguenti opere:
 - il sottopasso pedonale sotto via Casilina e sotto le linee ferroviarie Roma Cassino/Formia realizzato sfruttando la galleria esistente della FR1 liberata dal passaggio dei treni a seguito dell'attuazione del nuovo PRG della stazione Tuscolana;
 - la passerella pedonale su via Casilina e sulle linee ferroviarie Roma Cassino/Formia;
2. sono state ridefinite le seguenti opere:
 - la pensilina della fermata sulla Roma Cassino;
 - il fabbricato viaggiatori della fermata sulla linea Roma Cassino;
 - i fabbricati viaggiatori della fermata Pigneto sulla FR1;
3. sono state inserite le seguenti opere:
 - un sottopasso pedonale, sotto via Casilina e le linee ferroviarie Roma Cassino/Formia, con funzione anche di collegamento urbano;
 - il prolungamento della galleria artificiale lungo la linea FR1.

Dal punto di vista urbanistico, l'area interessata dall'intervento ricade all'interno degli Ambiti di Valorizzazione della Città Storica, che si attuano mediante Programma Integrato, Progetto urbano, Piano di recupero o altro strumento urbanistico esecutivo, estesi all'intero ambito. In particolare si tratta dell'Ambito CB - Via Casilina - Stazione Tuscolana - Vallo ferroviario, definito nell'apposita scheda allegata alle NTA del PRG. Da tale punto di vista l'intervento proposto si pone in difformità dal PRG in quanto, come sopra ricordato gli Ambiti di Valorizzazione si attuano attraverso uno strumento urbanistico esecutivo, estesi all'intero ambito, mentre il progetto in esame ne interessa solo una parte.

Con la precedente nota n. 259420 del 21.01.2010 la scrivente Struttura aveva evidenziato la necessità di conoscere il parere del competente Dipartimento del Comune di Roma in merito allo stato di elaborazione di detto Progetto Urbano "San Lorenzo - Circonvallazione Interna - Vallo Ferroviario" - che interessa anche le aree di progetto - nonché in merito alla verifica delle previsioni progettuali dell'intervento in oggetto rispetto a quanto previsto dal medesimo Progetto Urbano. A tale proposito non si rileva alcun riscontro nella documentazione pervenuta in data 20.09.2010, pertanto, per tale aspetto si rimanda alle valutazioni effettuate nella propria competenza dal Dipartimento del Comune di Roma.

Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, dalla consultazione del P.T.P.R. adottato con Deliberazioni della Giunta Regionale n. 556 del 25.07.2007 e n. 1025 del 21.12.2007, l'area oggetto risulta parzialmente interessata dai seguenti vincoli paesaggistici:

- Fascia degli acquedotti da "Porta Furba" a "Porta Maggiore" (Aree ed immobili individuate ai sensi art. 134 c del Codice del PTP 15/12) - DGR 7/25/2006 - art. 8 PTPR;
- Linea archeologica: Acquedotto sopra terra (Acquedotto Claudio) - art. 41 PTPR;
- Linea archeologica tipizzata - art. 45 del PTPR.

L'area pertanto risulta assoggettata al regime di tutela di cui agli artt delle N.T.A. del P.T.P.R che di seguito si riportano: n. 8 (beni paesaggistici art. 134 col lett. a del Codice), n. 41 (protezione aree di interesse archeologico) e n. 45 (beni puntuali e lineari diffusi testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici e territori contermini).

L'area di intervento risulta inoltre parzialmente soggetta alla disciplina di tutela prevista dal PTP 15/12 "Valle della Caffarella Appia Antica e Acquedotti", adottato con deliberazione della Giunta Regionale 454 del 25.07.2006. In particolare le aree interessate ricadono nelle Zone di tutela orientata ed assoggettate agli specifici regimi di tutela che di seguito si elencano:

- TO a/6 (TO a - Riqualficazione dei percorsi);
- TO c/11 (TO c - Riqualficazione dei complessi archeologici e storico-monumentale - Delocalizzazione, indirizzi urbanistici, bonifica e riqualficazione);
- TO c/12 (TO c - Riqualficazione dei complessi archeologici e storico-monumentale - Delocalizzazione, indirizzi urbanistici, bonifica e riqualficazione);
- Presenza di percorsi panoramici.

Data la presenza dei suindicati vincoli, e tenuto conto di quanto richiesto dalle NTA del suddetto PTP 15/12 - in particolare per le sottozone di Tutela TOa - è stato richiesto dalla scrivente Struttura, con la sopra ricordata nota n. 259420 del 21.01.2010, apposito SIP di cui agli artt. 50 e 51 delle medesime NTA. Detto Studio di Impatto Paesaggistico è stato trasmesso con nota prot. 3871 del 20.09.2010, acquisita al protocollo della scrivente Direzione regionale al n. 209757 del 20.09.2010. A seguito dell'analisi di quest'ultimo e visti i pareri espressi dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per il Comune di Roma - prot. del Comune di Roma 3386 del 02.08.2010 - e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma - prot. del Comune di Roma n. 3549 del 11.08.2010 e 4761 del 29.12.2009 - si esprime, per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, parere favorevole all'intervento in oggetto.

Sulla base di quanto sopra esplicitato, si esprime pertanto - per quanto di competenza della scrivente Direzione - parere favorevole all'intervento in oggetto sia dal punto di vista paesaggistico che urbanistico, ricordando, relativamente all'aspetto urbanistico, che l'approvazione dell'intervento medesimo si pone in difformità dal PRG vigente.

Il Funzionario Istruttore
arch. Bruno PICCOLO

Bruno Piccolo

Il Direttore
arch. Demetrio CARINI

Demetrio Carini

Il Dirigente dell'Area
arch. Maria Teresa LONGO

Maria Teresa Longo



La presente copia fotostatica composta di N. 3 fogli è conforme all'originale.

Roma, il 24/02/2012

Geom. Roberto Cappella

Roberto Cappella


ROMA

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
 Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio

U.O. Pianificazione Mobilità e Infrastrutture
 U.O. Città Storica

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio U.O. Pianificazione Mobilità e Infrastrutture
16 GIU. 2010
PROT. N. QF 12947

Dot

 COMUNE DI ROMA UFFICIO DEL COMMISSARIO DELEGATO ALL'EMERGENZA TRAFFICO E MOBILITA' E PROGRAMMA ROMA CAPITALE
Comune di Roma 1 / GIU. 2010
Prot. n. 2562

Al Direttore
 dell'Ufficio del Commissario Delegato all'
 Emergenza Traffico e Mobilità e Programma
 Roma Capitale
 Dott.ssa Daniela Barbato

e. p.c. All'Assessore all'Urbanistica
 Avv. Marco Corsini

Oggetto: O.P.C.M. 26 settembre 2006, n. 3543. Ordinanza Commissariale n. 1 del 30 gennaio 2007. Piano parcheggi ai sensi della Ordinanza Commissariale n. 129 del 27 novembre 2008. Intervento C2.1-013 "Nodo di Scambio Pigneto."

In merito al progetto pervenuto con prot. n. QF/ 22815 del 10 dicembre 2009 ed esaminato nella conferenza di servizi interna del 18 dicembre 2009, si esprime il parere di seguito riportato.

Premessa

Il progetto si pone l'obiettivo di realizzare un importante nodo di interscambio tra diversi vettori trasportistici ed esattamente:

- Le linee ferroviarie regionali ed interregionali: FR1 (Orte-Fiumicino), FR4 (Roma -Castelli Romani), FR6 (Roma-Cassino), FR7 (Roma-Fornia), FR8 (Roma-Nettuno);
- La metro C (tracciato fondamentale Clodio/Mazzini-Pantano);
- La linea tranviaria Roma-Pantano (corridoio di trasporto pubblico di superficie in sede propria) che verrà deviata lungo la Circonvallazione Casilina per riconnettersi con i binari tranviari della Prenestina.

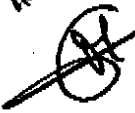
È prevista la realizzazione di due nuove stazioni ferroviarie in corrispondenza della linea FR1 (in posizione intermedia lungo la Circonvallazione Casilina) e lungo la linea Roma Cassino (lungo la Via Casilina Vecchia), i cui binari verranno deviati per realizzare la banchina tra la linea FR4-FR6 e la linea FR7-FR8 in previsione di una futura fermata di queste due ultime linee ferroviarie.

Sono previsti dei sottopassi di collegamento tra la fermata della linea C della Metropolitana e la fermata FR1 e tra quest'ultima e la stazione lungo la linea Roma Cassino.

In sostanza nel nodo convergeranno:

- i flussi di superficie provenienti dalle linee CO.TRA.L. (autobus e tram sulla Via Prenestina; autobus sulla Circonvallazione Casilina), dalla linea Roma-Pantano e dalle linee FR4 e FR6 non essendo prevista in questa fase la fermata sulla linea FR7 - FR8.
- I flussi provenienti dalle linee sotterranee della Metro C e quelli provenienti dalla linea FR1.

È prevista altresì la riqualificazione urbanistico-morfologica complessiva attraverso la copertura del vallo e la riqualificazione delle aree prospicienti gli acquedotti e la riorganizzazione del sistema viario.

Calvi 2 me
10.8.2010


ROMA



Comune di Roma

L'intervento ricade, nell'elaborato Sistemi e regole del PRG vigente, all'interno dell'ambito di valorizzazione C8 della città storica; nella scheda allegata alle Norme Tecniche di Attuazione di tale ambito, tra gli altri obiettivi, viene riportato quello della copertura delle aree di sedime ferroviario lungo la Circonvallazione Casilina con sistemazioni a verde, viabilistiche e di arredo urbano. L'intervento ricade altresì all'interno dell'ambito A del Progetto Urbano "San Lorenzo-Vallo Ferroviario-Nuova Circonvallazione Interna", del quale è in fase di predisposizione lo Schema di Assetto Preliminare, essendo conclusa la fase di consultazione preventiva. Tra gli obiettivi del Progetto Urbano sono compresi quelli relativi alla copertura del vallo ferroviario lungo la Circonvallazione Casilina e alla progettazione del nodo di scambio.

Pertanto tale nodo, dal punto di vista trasportistico, appare di primaria importanza e strategicamente determinante al fine di realizzare la massima accessibilità del trasporto pubblico con effetti moltiplicativi delle sinergie che si potranno concretizzare date le molteplici possibilità di scambio.

Si rappresenta che il Regolamento della Partecipazione del Comune di Roma all'art. 3 c.1 include i progetti di trasformazione tra gli atti da sottoporre a procedure partecipative; tale inclusione è prevista anche per realizzazioni che superano la soglia indicata nello stesso regolamento al comma 3 dell'art. 3.

Nello specifico dell'elaborazione progettuale presentata si riportano le seguenti considerazioni in merito agli aspetti urbanistici, viabilistico-transportistici e alle soluzioni architettoniche e ambientali adottate.

Aspetti urbanistici

Sistemazioni superficiali della nuova Circonvallazione Casilina

Nello spazio coperto del vallone ferroviario il progetto prevede nel lato ovest la realizzazione di una strada di servizio (alberata), solo per gli autorizzati, a due corsie, una per senso di marcia; una fascia pedonale con verde attrezzato all'interno della quale trovano posto i manufatti di accesso: alla fermata FR4-FR6, alla fermata FR1-metro C, alla fermata FR1 lato Prenestina, una uscita di sicurezza, alcuni chioschi e il collegamento pedonale con le aree ad ovest della linea ferroviaria Roma Cassino; una fascia destinata ai parcheggi e ai golfi di fermata degli autobus; un'ampia sezione stradale a due corsie per senso di marcia con al centro una sezione dedicata al passaggio dei binari del tram Roma-Pantano, trattata a prato, contenente la banchina di accesso ai tram; una grande rotonda posta all'intersezione della Via Casilina con la Circonvallazione Casilina.

Si esprimono le seguenti osservazioni:

- la strada di servizio appare sovradimensionata, in contrasto con gli obiettivi della riqualificazione. Dovrà essere verificata la possibilità di minimizzare le percorrenze veicolari sia individuando la disciplina di traffico opportuna al fine di contenerne l'uso ai soli autorizzati, sia studiando soluzioni che prevedano un unico senso con uscita su Via Casilina ed accesso da Via del Pigneto, con riduzione della sede stradale a vantaggio dell'area pedonale e delle zone verdi, ovvero prevedere collegamenti trasversali per i passi carrabili.

COPIA CONFEZIONATA

ROMA



Comune di Roma

- Anche la nuova viabilità di collegamento appare di sezione eccessiva ed in contrasto con gli obiettivi di riqualificazione attesi. La nuova strada a doppio senso potrebbe essere realizzata ad una sola corsia per senso di marcia; lo spazio così recuperato potrebbe consentire:
 - l'ampliamento del marciapiede tra via Fortebraccio e via Braccio da Montone;
 - l'ampliamento del marciapiede all'angolo est fra circonvallazione e via Casilina;
 - l'ampliamento dei marciapiede vicino alle uscite FR1;
 - la realizzazione di ulteriori stalli di parcheggio.
 - L'aumento della superficie a verde con una maggiore riqualificazione.
- Per quanto riguarda le sistemazioni superficiali appare opportuno ripensarle in relazione al contesto storico-architettonico e sociale. Dovranno essere preservate le memorie sedimentate che hanno ispirato importanti settori del cinema italiano quali il ponte pedonale sulla circonvallazione Casilina e si dovrà cercare di far interagire il percorso tramviario con la fascia pedonalizzata spostandone la sede riservata in adiacenza all'area pedonale recuperando spazi e limitando l'impatto attualmente rappresentato dall'eccessiva sede stradale.
- L'attuale attraversamento pedonale in corrispondenza dell'asse di via del Pigneto appare sottodimensionato rispetto agli aspettati flussi e può essere migliorato.
- Deve essere verificata la possibilità di ridimensionare i manufatti A e B delle uscite FR1 soprattutto in ordine ad una diversa collocazione degli impianti tecnici.
- Per ciò che concerne il previsto collegamento pedonale tra i lati est ed ovest della linea Roma Cassino si potrà:
 - diminuirne l'impatto visuale rispetto all'Acquedotto, realizzando una struttura di minor ingombro e di maggiore trasparenza;
 - verificare la possibilità di progettare e realizzare la passerella utilizzando come punto di partenza dalla circonvallazione Casilina il nuovo manufatto C di collegamento FR1-FR4-FR6.
 - Studiare in alternativa il collegamento in sotterranea, in armonia con quello previsto per il collegamento delle stazioni FR1 e FR4-FR6, curando in particolare gli aspetti legati alla sicurezza e alla piacevolezza, inserendo eventualmente funzioni commerciali e di servizio in modo da garantirne il presidio.
- Si dovrà verificare la possibilità che in adiacenza al lato ovest della struttura di sostegno del solaio di copertura del vallo possano essere collocati dei parcheggi pertinenziali interrati in modo da aumentare l'offerta di posti auto e allo stesso tempo reperire risorse economiche da destinare alla riqualificazione

Sistemazioni superficiali lato Via Casilina Vecchia

- Assicurare lungo l'acquedotto una maggiore continuità al sistema del verde e della pedonalità.
- Diminuire l'impatto delle nuove pensiline della fermata Roma-Cassino (minor ingombro, maggiore trasparenza).
- verificare la normativa sulla tutela dei paesaggi dato che il P.T.P. 15/12 "Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti" è stato approvato con D.C.R. n. 70 del 10/2/2010 e pubblicato sul S.O. n. 71 al BURL n. 14 del 14/4/2010.

COMUNE DI ROMA

ROMA



Comune di Roma

- Verificare la possibilità di proseguire la copertura della galleria della linea Roma-Pisa al suo imbocco provenendo da Roma, in modo da migliorare la fruibilità del parco là previsto.

Aspetti viabilistici e trasportistici

Nuova viabilità sulla connessione tra le Vie Prenestina e Casilina

L'allargamento della Via Casilina nel tratto Ponte Casilino-Circonvallazione Casilina consentirà la percorrenza nei due sensi di marcia ad una corsia; parimenti la Via Casilina, dopo l'intersezione della rotonda con la Circonvallazione Casilina prosegue sempre con una corsia per senso di marcia; la realizzazione della nuova strada a due sensi di marcia lungo la Circonvallazione per la connessione tra la Via Casilina e la Via Prenestina è invece prevista a due corsie per senso di marcia. Trattandosi di una viabilità locale di collegamento appare opportuno ridurre ad una la corsia per senso di marcia.

Nuove discipline di traffico

Sia per quanto riguarda il circuito rappresentato dai tratti delle Vie Casilina e Prenestina e la Circonvallazione Casilina sia per quelli compresi nel settore a sud-ovest della linea ferroviaria Roma-Formia, dovrà essere redatto un apposito studio trasportistico che dimostri l'efficacia e la sostenibilità delle soluzioni previste; in particolare si ritiene opportuno che venga approfondita e migliorata la soluzione della nuova viabilità di connessione con la nuova fermata ferroviaria lungo la Via Casina Vecchia.

Percorrenze pedonali del nodo di scambio

Date le notevoli distanze tra le fermate e le aspettative di frequentazione del nodo, le dimensioni, le caratteristiche e le capacità delle percorrenze pedonali dovranno essere verificate da uno apposito studio. Sono comunque da prevedersi dei sistemi eiettometrici di trasporto.

Caratteristiche complessive dello scambio

L'attuale progetto prevede che nella nuova fermata ferroviaria lungo la linea Roma Cassino venga realizzata una banchina intermedia tra la linea FR4-FR6 e la linea FR7-FR8 in previsione di una futura fermata di queste due ultime linee ferroviarie limitando lo scambio alle sole FR4-FR6; è opportuno che lo scambio tra i diversi vettori sia il più possibile ampio fin dall'inizio dell'entrata in esercizio della nuova fermata.

Nuova Circonvallazione Interna e Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile

Il PRG ha previsto che il tracciato della Nuova Circonvallazione Interna debba essere studiato all'interno del Progetto Urbano S. Lorenzo, Vallo Ferroviario, Nuova Circonvallazione Interna. Tale tracciato era stato, in prima ipotesi, pensato al di sotto del sedime ferroviario dello Scalo S. Lorenzo e sotto la linea Roma - Cassino con esito sulla Via dell'Arco di Travertino. Il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 36 del 16 marzo 2010, ha dettato nuovi indirizzi sulla rete stradale tangenziale prevedendo un anello più interno denominato "Olimpico", di cui la parte sud-est è costituita dalla Nuova Circonvallazione Interna con passaggio lungo il vallo ferroviario ed esito sulla Via C. Colombo. Il Dipartimento Mobilità e Trasporti, che all'interno del P.U. svolge il ruolo di coordinamento e progettazione delle infrastrutture, non ha ritenuto possibile il passaggio della

ROMA



Comune di Roma

Nuova Circonvallazione Interna a fianco del fascio dei binari in sede di studio del progetto preliminare e ha attualmente in corso lo studio di fattibilità per l'individuazione del tracciato ottimale. Pertanto, nell'ipotesi che la N.C.I. passi al di sotto del sedime ferroviario lungo la Circonvallazione Casilina, si deve prevedere, fin dalla fase preliminare della progettazione, che la possibilità di realizzazione di tale infrastruttura non venga compromessa da sistemazioni interferenti.

Conclusioni

Come già sottolineato, l'opera è di importanza strategica per la città di Roma non solo per la rilevantissima funzione del nodo di scambio ma anche in relazione ai contenuti della riqualificazione che, anticipando il Progetto Urbano, potranno portare ad una accelerazione del processo riqualificativo nel suo complesso.

Ciò che appare ancora non determinato sono lo scenario finanziario, in ordine soprattutto alla ripartizione tra RFI, Comune di Roma e Roma Metropolitane delle opere da realizzare in base alle rispettive competenze, e lo scenario temporale in relazione alla propedeuticità delle fasi e alle criticità che si potranno concretizzare qualora difettasse un coordinamento molto stretto tra i soggetti attuatori.

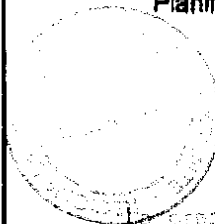
Per quanto sopraesposto questo Dipartimento esprime parere favorevole all'intervento proposto a condizione che vengano favorevolmente recepite le osservazioni e le considerazioni esposte.

Arch. Vincenzo Riccobono
(Responsabile del Servizio Tecnico
Pianificazione delle Reti della Mobilità)

Arch. Luigi Todde
(Dirigente della U.O. Pianificazione
Mobilità e Infrastrutture)

Arch. Giuseppe Lantieri
(Responsabile del Servizio Progetti Urbani)

Ing. Paolo Capozzi
(Direttore Programmazione e
Pianificazione del Territorio)



La presente copia fotostatica composta di N. 5 fogli è conforme al suo originale.

Roma, il

24/02/2012

Geom. Roberto Cappella



ROMA CAPITALE

Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

REGIONE LAZIO
DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO
AFFARI GENERALI E RISORSE UMANE

15 FEB. 2012

Prot. N°

63961/08/11

CAPPCELLA

1512112

Alla Regione Lazio
Direzione valutazione ambientale
Area valutazione impatto ambientale e
Valutazione ambientale strategica
Via del Tintoretto 432 00142 Roma

ROMA CAPITALE UFFICIO DEL COMMISSARIO DELEGATO ALL'EMERGENZA TRAFFICO E MOBILITA' PROG. STRATEGICI E PROGR. ROMA CAPITALE	
13 FEB. 2012	
Prot. U. T. n.	015

Area V.I.A.	45 L
15 FEB. 2012	
RICEVUTO	

Oggetto: Procedura di Valutazione di impatto ambientale ex art. 23, parte II del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. sul progetto intervento codice C2.1-013 "Tombamento del vallo ferroviario con la realizzazione della nuova fermata Pigneto sulla linea FR1 e sulla linea Roma-Cassino come nodo di interscambio con la futura Metropolitana C"
Registro elenco progetti n. 176/2011

Si fa seguito alla nota n. 247 del 18 gennaio 2012 con la quale questo Ufficio ha trasmesso a codesta Area quanto richiesto con nota n. 537198 del 19 dicembre 2011 ed, in particolare, le proprie deduzioni in ordine all'osservazione presentata dal Comitato di quartiere Casilina vecchia - Mandrione, con nota del 10 agosto 2011. Con riferimento alle ulteriori osservazioni formulate nelle vie brevi da codesta Area, si trasmettono nuovamente le deduzioni con le opportune integrazioni.

Osservazione 1: Preliminarmente si osserva come nella bozza del progetto complessivo originario fosse stato previsto l'abbattimento degli immobili residenziali siti in Via Casilina Vecchia 96/B racchiusi all'interno del recinto ferroviario. A tal riguardo, consta al Comitato come tale progetto sia stato formalmente variato attraverso l'adozione di una soluzione tecnica alternativa, che ha tenuto in considerazione i rilievi mossi e le necessità abitative esplicitate dai residenti, così scongiurando le paventate espropriazioni e demolizioni".

Risposta 1: Gli edifici ubicati in via Casilina Vecchia al numero civico 96/B non sono oggetto di esproprio né di eventuali demolizioni in quanto non ricadenti nell'area d'intervento del progetto relativo al Nodo Pigneto sottoposto all'attuale Procedura di Valutazione di Impatto ambientale e, di conseguenza, la loro demolizione non fa parte dei lavori previsti. Pertanto per meglio chiarire quanto esposto si veda l'immagine n.1. dove viene individuata l'area d'intervento in rapporto agli edifici oggetto di codesta osservazione.

Osservazione 2: Preso atto della suddetta modifica al progetto originario, il Comitato chiede che, nella realizzazione del nuovo accesso alle citate unità immobiliari di via Casilina Vecchia 96/B e quindi con particolare riferimento alla prevista interruzione dell'attuale viale di ingresso che costeggia la linea ferroviaria, sia effettivamente garantita ai residenti la continuità nell'erogazione dei servizi primari essenziali attraverso la predisposizione delle necessarie opere strutturali, se necessario anche attraverso la progettazione di un cavidotto per la rete idrica, elettrica, del gas e telefonica, affinché non sia in alcun modo la fruizione e la qualità dei servizi stessi".

Risposta 2: Gli edifici ubicati in via Casilina Vecchia al numero civico 96/B non sono oggetto di lavori in quanto esterni al perimetro dell'area di intervento.

Le attività articolate nelle diverse fasi realizzative del Progetto "Nodo Pigneto" che permettono la riqualificazione urbana coinvolgono il tratto di Via Casilina Vecchia fino al numero civico 92, appena al di là del primo ponte FS. Per maggiore chiarezza si veda l'immagine n.1 in cui viene evidenziata in rosso l'intera area sottoposta a riqualificazione urbana ed infrastrutturale.



ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli Interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

Osservazione 3: "Quanto all'oggetto della presente, il Comitato chiede che il tombamento in oggetto sia effettuato già in aderenza del primo ponte FS di Via Casilina Vecchia, altezza civico 96, a coprire quindi anche l'intero vallo delimitato appunto a sud dal ponte medesimo, a Est dalla zona Pigneto e ad Ovest dalla zona Tuscolana. Tale prolungamento del tombamento permetterebbe lo sfruttamento dell'area risultante da destinarsi a parcheggio ed a servizi pubblici per i residenti, data la scarsità di spazi adeguati a ciò destinati nella zona indicata".

Risposta 3: Il tombamento previsto in progetto raggiunge e coinvolge il primo ponte FS su Via Casilina Vecchia n. 92 ed è realizzato attraverso il prolungamento delle gallerie artificiali della Linea ferroviaria FR1 e della Linea merci direzione Casilina. Per maggior chiarezza si riporta una più ampia descrizione degli interventi proposti, desunti dalla Sintesi Non Tecnica elaborata nello Studio di Impatto Ambientale. Gli interventi evidenziati in grassetto nella tabella seguente evidenziano quanto descritto e soprattutto il tombamento della linea ferroviaria fino al primo ponte FS su via Casilina Vecchia, 92 nel limite perimetrale dell'intero progetto urbano (tratto in rosso), per maggior chiarezza si veda l'immagine n.2.

"L'area interessata dall'intervento, pari ai circa 80.620 mq, coinvolge un tessuto urbano che denota e caratterizza una parte della città di Roma rappresentata dal quartiere "Pigneto" e dal quartiere "Mandrione".

In questa area la presente rete ferroviaria sottrae una grande parte del terreno destinato agli spazi pubblici non offrendo al contempo il vantaggio di un collegamento efficace con le altre zone di Roma. Questo vale sia per la linea FR1 (Orte - Fara Sabina - Fiumicino), che taglia il quartiere trasversalmente, lungo la Circonvallazione Casilina, sia per le regionali FR6 (Roma - Frosinone - Cassino) e FR4 (Castelli Romani), i cui binari posti a quota inferiore rispetto al piano campagna tracciano una netta linea di confine con il quartiere limitrofo del Mandrione.

L'intervento proposto ha lo scopo, quindi di strutturare un importante e utile nodo di interscambio fra diverse infrastrutture di trasporto e pertanto prevede sia il tombamento del vallo ferroviario esistente lungo la Circonvallazione Casilina con la realizzazione, all'altezza di via del Pigneto, di una nuova fermata lungo la linea ferroviaria FR1, sia il tombamento (lato Mandrione) di parte della linea Roma - Grosseto e della linea merci fino a raggiungere il citato primo ponte FS sulla via Casilina Vecchia con la realizzazione della fermata sulla Roma - Cassino e conseguente sistemazione dell'area del Mandrione.

La riqualificazione dell'area Mandrione, fa leva sulla scelta di alcune soluzioni strutturali scaturite sia dagli adeguamenti ferroviari sia dagli interventi di recupero urbano (sistemazioni delle scaturite superfici e della viabilità).

L'organizzazione spaziale prende forma e si articola, nello specifico, attraverso i seguenti interventi: il tombamento della linea Roma - Grosseto, un cavalcavia sulla stessa linea che andrà a collegare via San Castulo con Via Casilina Vecchia, l'estensione, verso la FS Tuscolana e FS Casilina, delle gallerie artificiali esistenti, adeguamento della sede stradale di Via Casilina Vecchia che correrà parallela al fascio di binari delle linee FR4-FR6-FR7-FR8 seguendo pendenze differenti tale da raggiungere una quota altimetrica maggiore di 3 m.

L'adeguamento della sede di via Casilina Vecchia è indispensabile per il riassetto funzionale dell'ambito e consiste nella realizzazione di una nuova rotatoria, posta in direzione sud-est sotto gli archi dell'Acquedotto al di sopra del prolungamento delle gallerie artificiali direzione Casilina, che consente lo snodo fra Via Casilina Vecchia e via di San Castulo, nella sistemazione di 47 stalli per i veicoli privati e di una fermata per i mezzi pubblici tale da non ostruire la corsia stradale ed evitare il blocco della circolazione veicolare".



ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

Si riporta di seguito la tabella (tratta dalla Sintesi non Tecnica pag 32) che schematizza gli interventi previsti per l'area Mandrione

Intervento	Superficie (mq)	Volume (m ³)	Costo (€)	Descrizione	
Area pedonale	-	-	2027 mq	-	Il nuovo piazzale pedonale è pavimentato in cemento industriale.
Area Verde calpestabile	-	-	5801,00 mq	-	E' costituita da 1372 mq di pavimentazione in ciottoli di fiume e 4229 mq in area prativa calpestabile.
Area verde non calpestabile	-	-	2130,00 mq	-	Area prativa flora mediterranea
Parcheggio	-	-	285,00 mq	-	47 stalli
Area accesso nuova fermata della Linea Roma - Cassino	-	-	550,00 mq	-	La pavimentazione di ingresso alla nuova fermata della Roma - Cassino è costituito da quadrotti di porfido.
Banchine	250,00 m	-	-	-	La banchina centrale ha una superficie di 2000,00 mq. La banchina laterale, sull'accesso della nuova fermata, ha una superficie di 1000,00 mq.
Pensiline	124,50 m	-	-	-	Le pensiline sono alte 4,80 metri dal piano ferro e hanno una struttura in acciaio verniciato. La copertura è sagomata ad "ala di gabbiano" ed è realizzata con l'alternanza di

UFFICIO COMMISSARIO DELEGATO



ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli Interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

					pannelli in rame preinverdito e di lastre di vetro multistrato trasparente autopulente.
Sottopasso pedonale	52,00 m	5,00 m	-	3400,00 mc	E' costituito da due conci in c.a. Ed è realizzata con la tecnica dello spingitubo.
Galleria artificiale sulla linea Roma - Grosseto	101,00 m	-	-	-	La soluzione strutturale adottata si basa sull'utilizzo di elementi prefabbricati articolati "tipo Tensiter".
Cavalcavia sulla Linea Roma - Grosseto	17,50 m	-	-	-	La soluzione strutturale adottata si basa sull'utilizzo di elementi prefabbricati articolati "tipo Tensiter".
Prolungamento galleria artificiale direzione Tuscolana	38,70 m	-	-	-	La soluzione strutturale adottata si basa sull'utilizzo di elementi prefabbricati articolati "tipo Tensiter".
Prolungamento Galleria artificiale direzione Casilina (Linea FR1)	82,00 m	-	-	-	La galleria artificiali è costituita da fondazioni e piedritti gettati in opera. La copertura è realizzata con travi in c.a.p. prefabbricate, unite da una soletta di completamento trasversi di testata.
Prolungamento galleria	61,00 m	-	-	-	La galleria artificiali è costituita da



ROMA CAPITALE

Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

artificiale direzione Casilina (Linea Merci)					fondazioni e piedritti gettati in opera. La copertura è realizzata con travi in c.a.p. prefabbricate, unite da una soletta di completamento traversi di testata.
Via Casilina Vecchia	4,50 m				Le banchine laterali sono di 50 cm sul tratto di Via Casilina Vecchia prospiciente la nuova fermata della linea Roma - Cassino. Le banchine laterali sono di 20 cm per il tratto di viabilità che si congiunge con Via di San Castulo e posto alle spalle dell'Acquedotto Claudio.
Rotatoria					La rotatoria ha un Raggio interno di 8,50 m. La banchina laterale interna è di 1,50 m e la banchina laterale esterna è di 0,50 m.

Osservazione 4: "In relazione alla precedente richiesta di estendere il tombamento nella indicata direzione, il comitato da ultimo, chiede che venga realizzato un accesso pedonale e ciclabile che permetta il raggiungimento della futura stazione ferroviaria Pigneto e la relativa fermata della metropolitana C, in quanto si ritiene che una tale opera gioverebbe non solo ai residenti della zona, già penalizzati dalla assoluta mancanza di servizio pubblico di trasporto, ma anche e soprattutto alla locale circolazione stradale, caratterizzata dalla ristrettezza delle carreggiate, permettendo ai cittadini di evitare l'auto in prossimità dello stesso accesso e raggiungere più agevolmente le stazioni".

Risposta 4: Come si evince da quanto esplicitato nella precedente risposta il collegamento alla linea metropolitana C viene garantito da percorsi pedonali che attraversano ed articolano il parco del Mandrione intercluso tra Via Casilina Vecchia e l'Acquedotto Romano ed agiandosi sulle superfici determinate dalla copertura delle sedi ferroviarie e raggiungono il sottopasso pedonale previsto a ridosso della nuova fermata sulla linea ferroviaria Roma-Cassino. Tale sottopasso, come meglio esplicitato a seguire, consente il collegamento diretto alla nuova fermata Pigneto della linea FR1, alla nuova Metropolitana C e in maniera più ampia all'intero



Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

territorio del VI Municipio, collegamento ad oggi impossibilitato dalla presenza delle infrastrutture ferroviarie.

Per maggiore chiarezza si riporta un breve stralcio della descrizione dell'intervento:
"il parco è articolato in percorsi e zone attrezzate a tema "zona archeologica", "zona ludica", "zona per il ristoro", "zona per il relax" composte da aree verdi dalle forme organiche e da percorsi pedonali alberati. La presenza sotterranea delle Catacombe di San Castulo, il cui ingresso rimane nell'attuale posizione a quota ferro della linea ferroviaria è visibile dall'affaccio sul vuoto progettato e voluto per rispettare sia la già citata praesistenza storica in sotterraneo sia quella emergente (Acquedotto). La nuova forma morfologica scaturita dal tombamento della linea, la dominanza di verde e la quinta storica (Acquedotto) sono i punti forti della riqualificazione di questa area che diviene l'immagine percepibile immediatamente da chi usufruirà della nuova fermata sulla linea Roma Cassino ad essa prospiciente"
Inoltre come ulteriore approfondimento relativo all'accessibilità del Nodo si veda la Nota riportata di seguito che commenta ulteriori schemi grafici.

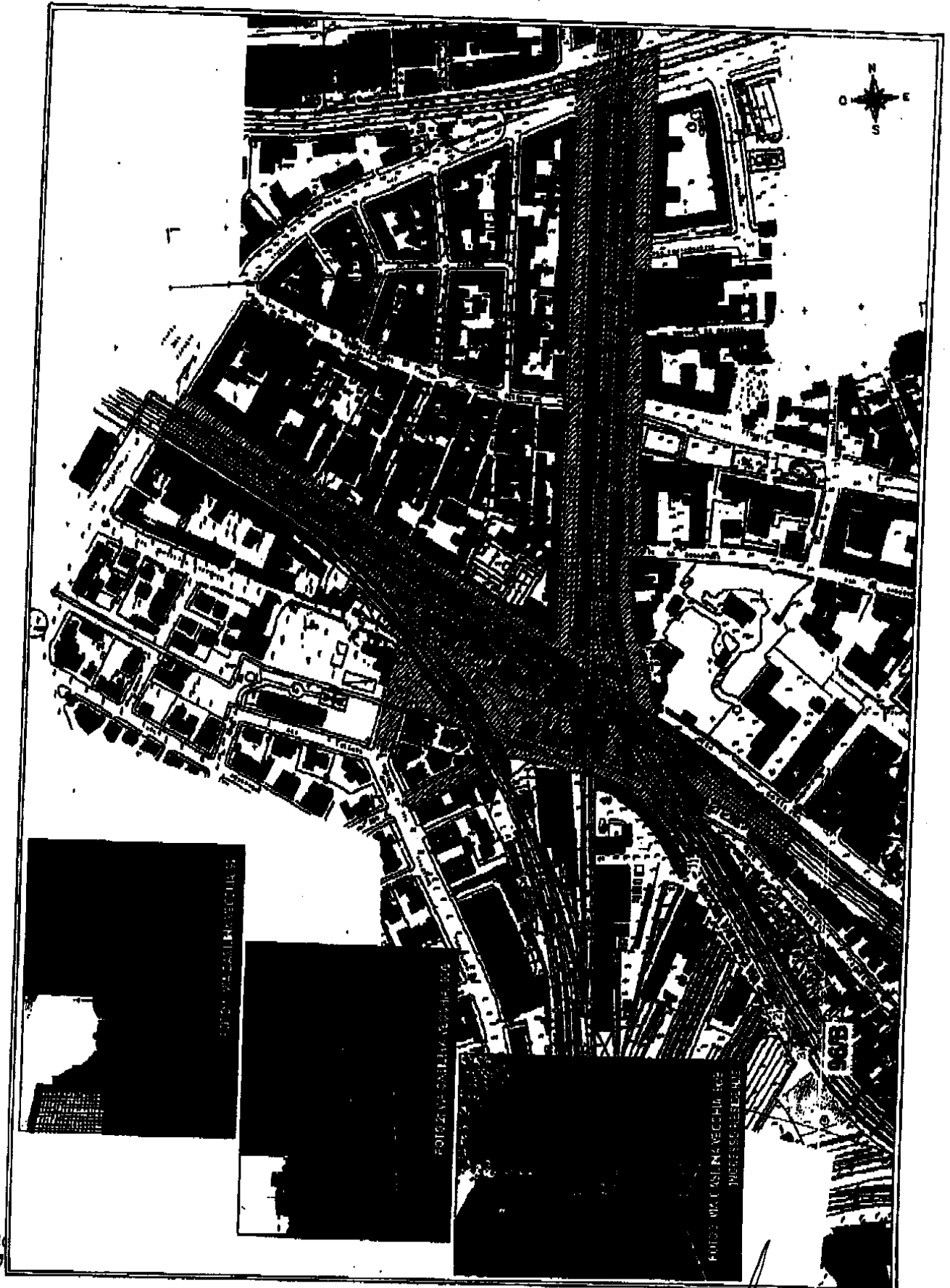


ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE



Piazza Gio
Tel. 0667

CORRISPONDENTE ALL'OGGETTO



ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

Immagine n.1 - Area d'intervento e rilievo fotografico dell'accesso agli immobili residenza in via
Casilina Vecchia 98/B

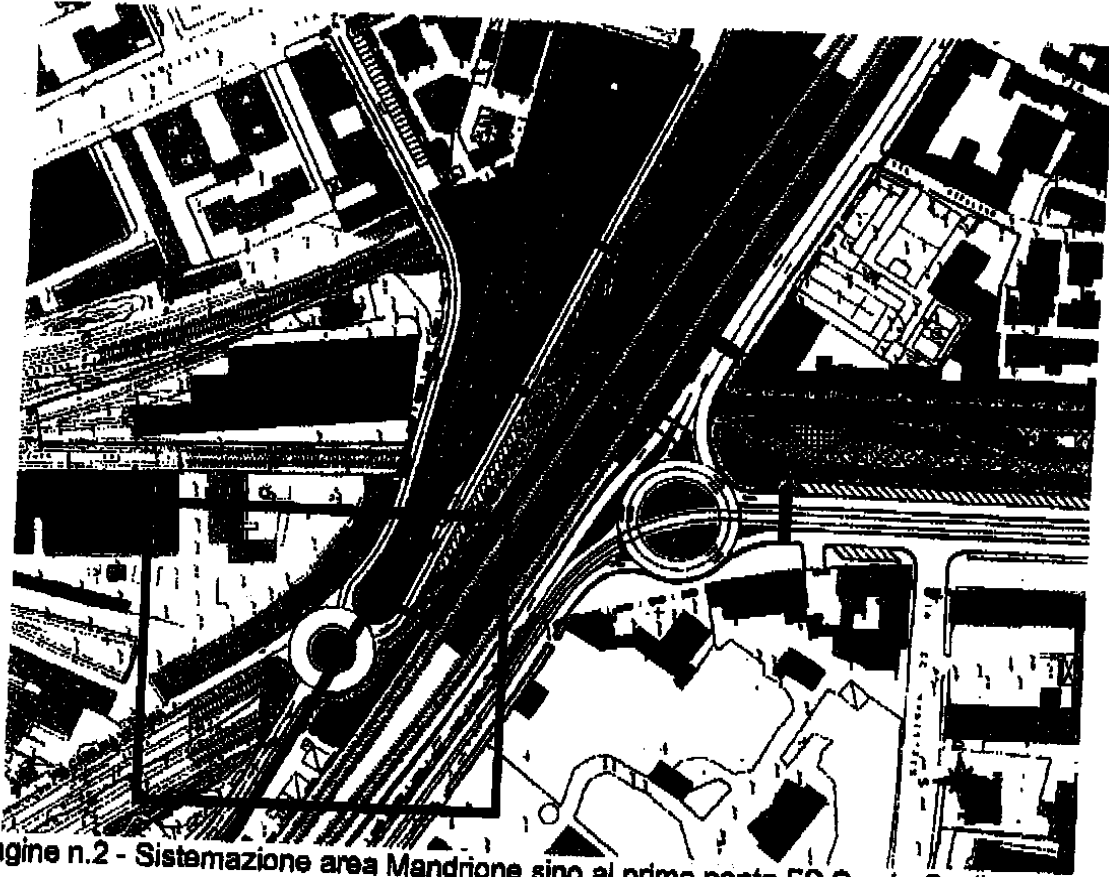


Immagine n.2 - Sistemazione area Mandrione sino al primo ponte FS Su via Casilina Vecchia

UFFICIO COMMISSARIO DELEGATO



ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

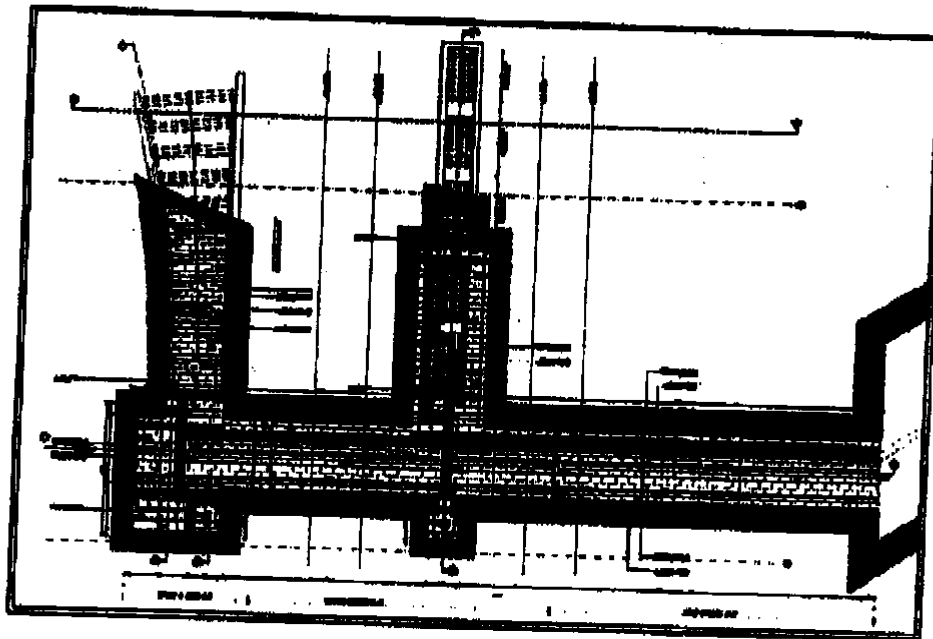


Immagine n.3 - Pianta del sottopasso Area-Mandrione

NOTA: L'Accessibilità del Nuovo Nodo trasportistico

L'accessibilità alle diverse tipologie di trasporto pubblico presenti (Ferrovie, Metropolitana, Bus e Tram), siano essi sotterranei o di superficie, è la caratteristica fondamentale del nuovo nodo trasportistico.

Essa è garantita da una maglia di percorsi pedonali, interrati e in superficie, che fanno parte del disegno compositivo rispettivamente: del parco previsto a ridosso degli acquedotti sul lato Mandrione e della piazza/parco sul lato Pigneto.

A questo primo sistema si sommano, secondo quanto precedentemente sintetizzato, alcune opere fondamentali in grado di connettere fisicamente il sistema ferroviario (linea Roma-Cassino con la nuova fermata ferroviaria Mandrione composta dalla FR6 e FR4 e la nuova fermata Pigneto linea FR1) al nuovo sistema metropolitano (Nuova fermata Metro C Pigneto) e al trasporto pubblico su gomma e rotaia, consistente nei mezzi in transito sulla Circonvallazione Casilina (tram e bus) vedi immagine n.4.

Le opere che consentono la fruibilità dei servizi sono le seguenti:

- il sottopasso pedonale lato Mandrione, accessibile attraverso una cordona, elimina l'attuale cesura rappresentata dai binari delle linee Roma-Fornia e Roma-Cassino, Roma-Pantano e consente agli abitanti del IX Municipio di poter raggiungere agevolmente la nuova fermata Pigneto della FR1, i trasporti pubblici di superficie e la nuova linea della Metro C (Individuato dall' ID di colore Blu nelle Immagini n.5 e n.6). Le caratteristiche di tale collegamento sono il frutto di scelte concertate con le Amministrazioni e gli Enti coinvolti (Soprintendenze, Dipartimenti Comunali, etc.);
- il sottopasso della nuova stazione Pigneto che collega direttamente la linea FR1 alla nuova linea Metro C (Individuato dall'ID di colore verde nelle immagini n.5 e n.6), diviene, quindi, il caposaldo del nuovo nodo trasportistico consentendo il passaggio degli utenti da un sistema di

UFF. COMMISSARIO DELEGATO



ROMA CAPITALE



Ufficio commissariale per gli interventi emergenziali
e Programma Roma Capitale

IL DIRETTORE

trasporto pubblico ad un altro (Metropolitana, Ferrovia Regionale, trasporto urbano di superficie: tram e bus che transitano su Via Prenestina e via Casilina).

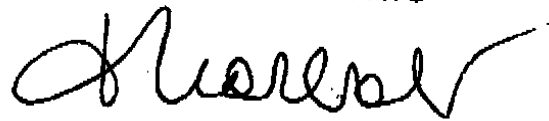
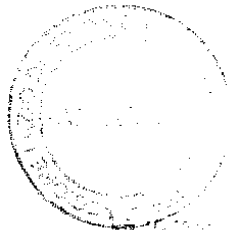
- Collegamenti verticali distribuiti sulla superficie della nuova piazza/parco in zona Pigneto (individuati dall' ID di colore Rosso nelle immagini n.5 e n.6) sono in grado di consentire l'accesso diretto alle banchine della linea FR1 nonché ai due sottopassi precedentemente citati.

La distribuzione dei collegamenti, la loro articolazione e dimensione è stata progettata in modo da assorbire senza criticità sia i nuovi flussi dei fruitori delle tipologie di trasporto connesse sia quelli di quartiere generati dalla fruibilità del servizio (collegamenti del sistema sotterraneo dei percorsi).

Le immagini che descrivono quanto esposto sono quelle presentate in sede di chiusura della Conferenza dei Servizi e condivise dagli Enti preposti coinvolti.

Si confida in una sollecita conclusione del procedimento e si resta a disposizione per ogni necessità.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO
Dr.ssa Daniela BARBATO

Il presente copia fotostatica comparsa di N. 10 fogli è conforme al suo originale.

Roma, il 24/02/2012

Geom. Roberto Cappella