

**IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE
POLITICHE AMBIENTALI E CICLO DEI RIFIUTI**

AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	“Raddoppio ferroviario Lunghezza- Guidonia, opera sostitutiva del passaggio a livello di Via Cesurni al KM 17+800, nel Comune di Tivoli, Città Metropolitana di Roma”
Proponente	RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Ubicazione	Comune di Tivoli, località Bagni di Tivoli, Via Cesurni, Città Metropolitana di Roma

Registro: Elenco Progetti n. 63/2017 dell'Elenco

Procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19, “modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA” (articolo così sostituito dall'art. 8 d.lgs. n. 104 del 2017) della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii.

ISTRUTTORIA TECNICO – AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Paola Pelone _____	Ing. Flaminia Tosini _____
Dott. Arch. Fabrizio Mancini _____	Data: 22/03/2018

PRESO ATTO che:

- con nota n. 0000713 del 20/09/2017, acquisita al Registro Ufficiale Regione Lazio il 27/09/2017 con progressivo n. 481573, l'Ente proponente, RFI Rete Ferroviaria Italiana – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha presentato istanza per l'avvio delle procedure di Verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. e ii., per il progetto "Raddoppio ferroviario Lunghezza – Guidonia, opera sostitutiva del Passaggio a Livello di Via Cesurni al Km 17+800, nel Comune di Tivoli, Città Metropolitana di Roma", contemporaneamente ha depositato presso quest'Autorità competente copia del Progetto Esecutivo e dello Studio Preliminare Ambientale in formato cartaceo, n. 2 copie della medesima documentazione progettuale su supporto informatico e la documentazione amministrativa relativa all'istanza in argomento;
- l'opera in esame, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali appresso riassunte, ricade tra quelle elencate al punto 7, lettera i "linee ferroviarie a carattere regionale o locale", dell'allegato IV, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii.;
- il progetto e lo studio preliminare ambientale sono stati iscritti nel registro elenco progetti al n. 63/2017 dell'elenco, in data 26/09/2017;

PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO:

- in data 11/10/2017, con nota n. 510587, quest'Autorità ha comunicato agli Enti e alle Amministrazioni territoriali interessati, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.lgs. n. 152/2006 e ss. mm. e ii., l'avvenuta pubblicazione nel proprio sito web del Progetto, dello Studio Preliminare Ambientale e della documentazione a corredo del progetto medesimo;
- in data 24/11/2017 con nota n. 59097, protocollata dal Registro Ufficiale Regione Lazio il 27/11/2017 con progressivo n. 600785, il Comune di Tivoli ha presentato le proprie osservazioni e valutazioni al progetto in esame, in merito alla procedura di Verifica a VIA in questione;
- in data 20/11/2017, si è svolto un incontro tecnico con i responsabili di RFI e ITALFERR per illustrare il progetto in questione, nelle aree di cantiere RFI, presso la Stazione ferroviaria di Bagni di Tivoli e conseguentemente si è svolto il sopralluogo presso le aree interessate dal progetto medesimo, per verificarne gli impatti e le criticità;
- in data 07/12/2017, presso gli uffici della scrivente Area si è tenuto un ulteriore tavolo tecnico con i responsabili di RFI e ITALFERR. in merito alla valutazione dell'impatto della nuova porzione di viabilità di progetto, chiamata Asse Sud, con il SIC_042 – Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli);
- in data 06/02/2018, con nota protocollata dal Registro Ufficiale Regione Lazio con progressivo n. 600785, l'Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali della Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, ha trasmesso il preavviso di rigetto a norma dell'art 10-bis della L. n. 241 del 1990 e ss.mm. e ii., a conclusione della procedura di valutazione d'incidenza, richiesta dal Proponente a norma dell'art. 5 del DPR n. 357/1997 e ss. mm. e ii.;
- in data 09/03/2018, con nota acquisita al Registro Ufficiale Regione Lazio con progressivo n. 133444, l'Area Valutazione di Incidenza e Risorse Forestali della Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti, ha trasmesso proprio parere di competenza;
- nel termine di 45 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico, ai sensi dell'art. 19, comma 4, parte II del D.lgs. 152/2006 e ss. mm. e ii.;

ESAMINATI GLI ELABORATI A SEGUIRE:

A Progetto Esecutivo

- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Sezioni tipo imbocchi – Particolari
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Impianto di sollevamento - Carpenteria e sezioni
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Muri di sostegno - Planimetria prospetto e sezioni
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Planimetria di tracciamento e profilo longitudinale

- ASSE SUD - Nuova Viabilità Di Collegamento Planimetria di tracciamento e profilo longitudinale
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Planimetria di progetto
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Planimetria segnaletica e barriere
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Cantierizzazione - Planimetria Asse Nord
- ASSE SUD - Nuova Viabilità Di Collegamento Planimetria di progetto
- ASSE SUD - Nuova Viabilità Di Collegamento Planimetria segnaletica e barriere
- ASSE SUD - Nuova Viabilità Di Collegamento Planimetria di cantierizzazione
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Planimetria impianto elettrico e particolari costruttivi
- SL06 - OP26 - Cantierizzazione - Schemi Tipo Barriere - Asse NORD
- SL06 - OP26 - Cantierizzazione - Schemi tipo Barriere - Nuova Viabilità - Asse SUD
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Smaltimento acque meteoriche - Planimetria e particolari costruttivi
- SL06 - OP26 - Cantierizzazione - Planimetria segnaletica stradale provvisoria - Asse NORD
- SL06 - OP26 - Cantierizzazione - Planimetria segnaletica stradale provvisoria - Asse SUD
- ASSE SUD - Nuova Viabilità Collegamento Smaltimento acque meteoriche - Planimetria e particolari costruttivi
- Soppressione Passaggio a Livello di Via Cesurni - OPERA 26 Relazione sulla sicurezza stradale - Asse di deviazione via Cesurni
- Soppressione Passaggio a Livello Via Cesurni - OPERA 26 Relazione Tecnica Descrittiva - Asse Nord e Asse Sud
- Soppressione Passaggio a Livello Di Via Cesurni - OPERA 26 Relazione Idraulica - Asse Nord e Asse Sud
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Quaderno delle sezioni trasversali correnti di progetto
- ASSE SUD - Nuova Viabilità Di Collegamento Quaderno delle sezioni trasversali correnti di progetto
- SL06 - OP26 - Cantierizzazione - Sezioni Tipo - Asse NORD
- SL06 - OP26 - Cantierizzazione - Sezioni tipo nuova viabilità - Asse SUD
- ASSE NORD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Sezioni tipologiche e particolari costruttivi
- ASSE NORD E ASSE SUD Sezioni tipologiche opere di smaltimento acque meteoriche
- ASSE SUD - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Planimetria interventi e particolari costruttivi
- ASSE SUD - Nuova Viabilità Di Collegamento Sezioni tipologiche e particolari costruttivi
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni - Boe Asse Nord
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni - Boe Asse Sud
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni al Km 17+687.43 Progetto Ambientale Planimetria Cantierizzazione
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Corografia Generale
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Pianta Scavi Asse Nord
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Pianta Scavi Asse Sud
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Interferenze Sotto servizi e Risoluzione Interferenze
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Censimento Rsu in Area SIC Asse Nord
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Censimento Rsu in Area SIC Asse Sud
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Programma Lavori
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Relazione Giustificativa Espropri
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Elenco Ditte
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni Piano Particellare
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni - Schede Cave E Discariche
- OPERA 26 - Sottopasso Via Cesurni - Piano Gestione Materiali da Scavo
- B Studio Preliminare Ambientale**
- Relazione generale
- Corografia generale
- Carta della pianificazione paesistica - PTPR della Regione Lazio, scala 1:25.000
- Carta della programmazione territoriale - PTPG della provincia di Roma, scala 1:25.000
- Carta della pianificazione comunale - PRG del Comune di Tivoli, scala 1:10.000
- Sistema dei vincoli, scala 1:5.000
- Carta delle aree protette e della Rete Natura 2000, scala 1:10.000
- Carta geologica e geomorfologica
- Carta delle acque superficiali e sotterranee, scala 1:25.000
- Carta dell'uso del suolo ad orientamento vegetazionale, scala 1:10.000
- Carta della morfologia del paesaggio e della visualità, scala 1:2.000
- Carta degli interventi di mitigazione

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

* * *

• **Premessa**

Il Progetto Definitivo “Raddoppio della tratta Lunghezza Guidonia della linea Roma –Pescara”, oggetto di istruttoria di V.I.A. conclusasi con giudizio di compatibilità ambientale positivo con Provvedimento prot. n. 39871/25/04 del 07/03/2006

• **Caratteristiche degli Interventi di Progetto**

L’area di intervento ricade nel Comune di Tivoli, a sud dell’abitato di Tivoli Terme, tra i due rami della Via Cesurni.. A nord la Via Cesurni, attraversa a raso la sede ferroviaria mediante passaggio a livello per

procedere con un tratto di viabilità parallelo ed in affiancamento al rilevato ferroviario, sino a congiungersi con la Via Tiburtina, in prossimità del ponte ferroviario che sovrappassa la Strada Statale stessa.

- **Finalità generali degli interventi in progetto**

Il progetto ha, pertanto, l'obiettivo di mantenere la connessione tra le viabilità esistenti, mediante interventi di ridotto impatto ambientale rispettando le seguenti finalità di progetto:

- utilizzare le viabilità previste nel PRG Vigente e non ancora realizzate;
- aumentare le sezioni viarie dei due rami in progetto, rispetto a quelle esistenti, al fine di consentire un passaggio più agevole dei mezzi pesanti;
- risolvere le intersezioni stradali con intersezioni a raso, regolate da stop con diritto di precedenza, al fine di contenere il consumo di territorio in area SIC;
- imporre limite di velocità a 30 km/h per l'Asse Nord e una velocità di progetto massima a 60 km/h (corrispondente ad un limite amministrativo di percorribilità a 50 km/h).

- **Descrizione degli interventi in progetto**

- Asse Sud

La soluzione progettuale studiata prevede la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità chiamata Asse Sud per connettere il ramo sinistro al destro di Via Cesurni. A partire da un punto, posto in prossimità dell'angolo nord - ovest del piazzale di fronte la proprietà Ceva, si percorre un tratto di viabilità per uno sviluppo di circa 360 m che interseca, alla fine, il ramo sinistro di Via Cesurni, in corrispondenza del ponticello esistente per il superamento dell'interferenza con i canali delle Acque Albule. Detto ponticello è oggi percorso dai veicoli che si dirigono dal passaggio a livello verso via Giuseppe Verdi (posta a sud ovest dell'intersezione) che quindi devono deviare il proprio transito sulla parallela alla sede del ramo sinistro, a causa della presenza di un accesso ad una proprietà privata. Sono state previste delle intersezioni a raso con i due rami di viabilità esistente, al fine di limitare il consumo di territorio che per questo tratto di viabilità si sviluppa integralmente nell'area protetta SIC IT6030033 "Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli)", a rilevante pregio naturalistico. Nel rispetto dei vincoli, RFI ha inteso privilegiare, per il tracciato di progetto, il corridoio di viabilità già prevista nel PRG del Comune di Tivoli, vigente, come si evince dalla figura seguente che riporta lo Stralcio PRG di Tivoli con sovrapposizione del progetto (asse nord e asse sud in rosso scuro). La nuova viabilità, asse sud si sviluppa con una sinusoide, al fine di permettere un innesto perpendicolare sul ramo destro di Via Cesurni, rendendo più agevole e sicura la svolta ai mezzi pesanti che, a regime, percorreranno la direzione principale di questa viabilità, ovvero dal tratto a sud del ramo destro (proprietà Stacchini/Ceva) verso la viabilità nuova e da qui verso nord in direzione SS5 Tiburtina (con la percorrenza del nuovo ramo sinistro di Cesurni) e viceversa. La lunghezza totale di questo nuovo ramo di viabilità è di 361 m. A livello planimetrico sono presenti due ampie curve e da un punto di vista altimetrico, il tracciato segue l'andamento del territorio: orientando l'inizio del tracciato sul ramo destro di Via Cesurni, il medesimo prevede una livelletta in leggera salita per i primi 90 m, il successivo tratto di 180 m in discesa, con 6 m circa di dislivello presenti tra il ramo destro e quello sinistro di Via Cesurni. Gli ultimi 70 m circa prevedono un ultimo tratto in lieve salita. L'Asse Sud presenta una sezione con larghezza totale di 11 m, composta da corsie di 3,5 m, banchine da 0,5 m e marciapiedi da 1,5 metri.

- Asse Nord

L'Asse Nord segue planimetricamente l'attuale percorso di via Cesurni. Da un punto di vista altimetrico, al fine di evitare interferenza con il rilevato ferroviario, l'Asse prevede una livelletta in discesa per una lunghezza pari a circa 52 metri, una livelletta in leggera salita per una lunghezza pari a circa 49 m e una livelletta in salita per una lunghezza pari a circa 80 m. La lunghezza totale di questo nuovo ramo di viabilità è di 205 m. L'Asse Nord presenta una sezione con larghezza totale di 9,5 m, composta da corsie di 3,5 m, banchine da 0,5 m e marciapiede da 1,5 m, posizionato lato Lunghezza (ovest) al fine di limitare il consumo di suolo nell'area SIC.



In considerazione del fatto che la realizzazione dei due nuovi rami di viabilità si pone sul “percorso critico” per la prosecuzione dei lavori di raddoppio ferroviario, sono state ipotizzate fasi operative atte a minimizzare le ripercussioni dei lavori sugli utenti in transito che fruiscono dell’attuale passaggio a livello:

1. realizzazione nuova viabilità di collegamento tra i due rami di via Cesurni – ramo sud;
2. realizzazione della modifica alla viabilità del ramo sinistro di via Cesurni – ramo nord;
3. completamento rilevato ferroviario, spostamento sede ferroviaria e chiusura ramo est.

• **Analisi del Contesto Programmatico**

Il PTRG prevede, per il contesto territoriale in esame, l’obiettivo specifico di “potenziare e integrare la rete ferroviaria”, e l’intervento in esame risulta coerente con tale obiettivo, in quanto è a servizio della realizzazione del raddoppio della tratta Lunghezza-Guidonia della linea Roma- Pescara. Il progetto in esame, ricadendo nel Comune di Tivoli, è interessato dal PTP n. 7 Monterotondo Tivoli, nel sub-ambito paesistico n.7/3 per i territori già vincolati ai sensi della Legge 1497/39. L’area di studio rientra, inoltre, nell’ambito di competenza dell’Autorità di Bacino del Tevere (D.P.R. 1 giugno 1998 "Approvazione della perimetrazione del bacino idrografico del Fiume Tevere") ed in particolare nel sottobacino n. 12 denominato Aniene. Nello specifico l’intervento ricade nella porzione metropolitana del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5, più precisamente nel bacino idrogeologico Tivoli-Guidonia (Acque Albule). Per quanto riguarda il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Lazio, l’intervento non è interessato direttamente da fenomeni franosi e non sono ubicati in aree soggette a rischio idraulico. Dall’analisi del Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) di Roma, i “collegamenti trasversali est-ovest” che rispondono all’esigenza di connessione in senso trasversale delle due direttrici ferroviarie nazionali nord-sud, in funzione del trasporto merci svolto nei porti e negli interporti laziali (Civitavecchia e Fiumicino), il PTPG medesimo assume e propone anche l’adeguamento infrastrutturale della linea Roma-Pescara, oggetto annesso alla presente relazione), di interesse europeo per i collegamenti con l’Europa balcanica, con l’obiettivo di una prioritaria velocizzazione. Dal Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Tivoli, si legge che l’intervento Asse Nord rientra nella Zona G - Sottozona G2 (Verde privato vincolato), mentre l’Asse Sud ricade nella Zona C – sottozona C4 (Turistico - Alberghiera). L’Asse Sud corrisponde alla nuova viabilità prevista dal PRG di collegamento tra l’AI, all’incrocio con Via dell’Aeronautica, e Via Tiburtina, all’incrocio con Strada del Braco. Il progetto, secondo RFI, risulta essere coerente con quanto prescritto dai vari strumenti pianificatori sopra analizzati. Per quanto concerne la pianificazione regionale, l’intervento in esame risulta coerente con l’obiettivo del PTRG, potenziare e integrare la rete ferroviaria, in quanto è a servizio della realizzazione del raddoppio della tratta Lunghezza-Guidonia della linea Roma- Pescara. In relazione alla pianificazione comunale, l’intervento Asse Nord insiste sull’attuale Via Cesurni e la nuova viabilità dell’Asse Sud è coerente con la nuova viabilità prevista dal PRG.

• **Il sistema dei vincoli**

La verifica dello stato dei vincoli è stata condotta sulla base di quanto elaborato nelle tavole del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del Lazio e dalle norme del PTP n. 7 Monterotondo Tivoli.

- I beni paesaggistici

L’intervento, ai sensi dell’art. 136, immobili e aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico, non interferisce con l’area vincolata Tivoli: Villa D’Este - Villa Adriana, DM Data dispositivo 8/8/1967. Inoltre, ai sensi dell’art 142, aree tutelate per legge, si individuano le seguenti interferenze:

- a) aree di rispetto dei corpi idrici del Fiume Aniene: l’intervento non interferisce con l’area vincolata;
- b) territori coperti da foreste e da boschi: parte dell’Asse Nord interferisce con l’area vincolata;
- c) zone di interesse archeologico: l’intervento non interferisce con le aree vincolate.

- I beni culturali - Vincolo Idrogeologico

Non sono presenti beni culturali nell’ambito di studio - area di intervento, né sono presenti aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

- Vincoli legati a pericolosità e rischio idraulico

L'area di studio rientra nell'ambito di competenza dell'Autorità di Bacino del Tevere ed in particolare nel sottobacino n. 12 denominato Aniene. Nello specifico l'intervento ricade nella porzione metropolitana del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5, più precisamente nel bacino idrogeologico Tivoli-Guidonia (Acque Albule). L'intervento non è interessato direttamente da fenomeni franosi, né si estende in aree soggette a rischio idraulico, come si evince dagli stralci cartografici tematici.

- Le aree naturali protette

Dalla verifica compiuta sul Geoportale nazionale è emerso che l'area di intervento ricade nel SIC IT6030033 Travertini Acque Albule (Bagni di Tivoli) e vista l'interferenza, del progetto con il SIC presente, è stata redatto uno Studio di Valutazione d'Incidenza per valutare le ripercussioni dell'opera rispetto agli obiettivi di conservazione del sito. Il nuovo tracciato di progetto dell'Asse Sud di Via Cesurni, interessa habitat di pregio naturalistico, per i quali è stato designato il SIC, e la messa in opera del tracciato comporta l'occupazione definitiva di suolo e la conseguente sottrazione di porzioni di fitocenosi, in parte riconducibili agli habitat di direttiva. Dall'analisi delle ricognizioni effettuate, è emerso, inoltre, che una parte dell'Asse Nord interferisce con la zona boscata tutelata ai sensi dell'art. 142, lett. g del D.lgs. 42/04. Per tale motivo, ai sensi dell'art. 146, co. 3 del D.lgs. del 22 gennaio 2004 n. 42 e ss. mm. e ii., è stata redatta specifica Relazione Paesaggistica, a corredo della richiesta di rilascio della autorizzazione paesaggistica. Gli impatti potenziali indotti dall'intervento nella zona boscata, tutelata ai sensi dell'art. 142, lett. g) del D.lgs. 42/04, possono essere definiti in funzione dei seguenti aspetti: caratteristiche e valenze del territorio di inserimento progettuale e le tipologie di progetto. L'adeguamento dell'esistente Via Cesurni ed il nuovo sottovia, che ricadono nell'area vincolata, complessivamente non alterano la percezione del paesaggio, in quanto sono visibili entro un ristretto bacino di visualità.

• **Componenti Ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione dell'opera**

- Atmosfera, qualità dell'aria

L'attuale configurazione della rete di monitoraggio regionale della qualità dell'aria non prevede l'ubicazione di una stazione nel territorio del Comune di Tivoli, ne consegue l'assenza di misurazioni della concentrazione delle sostanze inquinanti dell'aria da rete fissa. La stazione di rilevamento prossima alle aree di studio è la stazione Guidonia, Piazza Stazione Ferroviaria. Per quanto riguarda i valori medi annuali di PM10, PM2.5 ed il numero di superamenti di PM10 rilevati nel 2016, in riferimento alla stazione più vicina all'area di intervento, "Guidonia", si ha:

((Fonte:http://www.arpalazio.net/main/aria/doc/pubblicazioni/MonitoraggioAria2016_Rapporto%20Preliminare.pdf)

ZONA	STAZIONE	PM10		PM 2,5
		media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	numero di superamenti di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Agglomerato di Roma	Guidonia	24	15	15

Come si evince dai dati in tabella, la media annuale del PM10, polveri fini – particolato, rilevata, risulta al disotto del limite normativo fissato in $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il numero di superamenti giornalieri rilevati pari a 15 risultano inferiori al valore consentito dalla normativa, ovvero 35 superamenti annui. Per quanto riguarda il PM2.5, particolato fine, i dati mostrano il rispetto del limite normativo fissato in $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come media annua. Per quanto, inoltre, riguarda i valori medi di NO2, rilevati nel 2016, in riferimento alla stazione più vicina all'area di intervento, "Guidonia", si ha: (NO2: valori medi annuali e numero di superamenti del 2016)

Zona	Stazione	NO2	
		media annua ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	numero di superamenti di 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Agglomerato di Roma	Guidonia	27	0

Come si evince dai dati in tabella, per l'NO₂, biossido di azoto, la media annuale rilevata risulta al di sotto del limite normativo fissato in 40 µg/m³. Non si rileva, inoltre, alcun superamento del limite fissato dalla normativa in 200 µg/m³. Dall'analisi dei dati forniti dalle stazioni di monitoraggio la qualità dell'aria del territorio interessata può essere considerata accettabile. Le attività più significative in termini di emissioni sono, comunque, costituite dalle attività di movimento terra (scavi), dalle singole lavorazioni all'interno dei cantieri e dal traffico indotto dal transito degli automezzi sulla viabilità esistente. Tuttavia l'impatto potenzialmente più rilevante esercitato dai cantieri sulla componente atmosfera è legato alla produzione di polveri, che proviene direttamente dalle lavorazioni e, in maniera meno rilevante, quelle indotte indirettamente dal transito di mezzi meccanici ed automezzi sulla viabilità interna ed esterna. Le aree di cantiere riguardano, pertanto, la realizzazione della nuova viabilità nel tratto dell'Asse Sud, e la realizzazione scatolare nel tratto di adeguamento della Via Cesurni per la soppressione del passaggio a livello esistente. Non si prevede l'apertura di nuove piste di cantiere, ma sarà utilizzata la viabilità esistente, prevedendo un eventuale allargamento della sede stradale attuale. I possibili ricettori presenti risultano lontani dalle aree e pertanto l'impatto generato dalla componente risulta piuttosto trascurabile, a meno di un unico ricettore più prossimo al tratto di Via Cesurni interessato dagli interventi in progetto, nei pressi dell'attuale passaggio a livello. Durante la fase di cantiere dei singoli interventi si prevede la necessità di introdurre adeguate misure di mitigazione quali bagnatura e spazzolatura delle aree. È prevista, sulla viabilità esterna, interessata dal traffico dei mezzi di cantiere, l'adozione di misure di abbattimento della polverosità tramite spazzolatura ad umido. Data la tipologia degli interventi e il contesto di inserimento, non si ravvisano, tuttavia, elementi riconducibili a fattori negativi di impatto legati alla produzione di polveri.

- Ambiente idrico

L'area interessata dagli interventi rientra interamente nella bassa valle del Fiume Aniene, e appartiene alle estreme propaggini dell'apparato vulcanico dei Colli Albani. Dall'analisi della "Carta idrogeologica del Piano Regionale di Tutela delle Acque" si evince che l'area di studio è caratterizzata dai complessi dei travertini. In particolare, tale complesso dei travertini sono di prevalente origine idrotermale, generalmente intercalati a depositi alluvionali e lacustri (Pleistocene-Olocene). Lo spessore massimo indicativo è di circa un centinaio di metri e sono generalmente molto permeabili e porosi, quando sono isolati contengono falde di interesse locale; altresì, quando sono in rapporto con grandi acquiferi alluvionali o carsici, contengono falde molto produttive perché ben rialimentate (valle del Fiora, Fiano Romano, Bagni di Tivoli, alto Sacco, medio Liri). Dalla tavola "Carta dei bacini Idrografici del PRTA", si apprende che l'area di studio ricade nel Bacino n°20 e nel sottobacino TEV 420-070. L'intervento, che rientra nell'area del canale delle Acque Albule, si configura come un'area depressa percorsa dall'Aniene. Il Bacino delle Acque Albule è delimitato geograficamente a nord e ad est dai rilievi carbonatici mesozoici rispettivamente dei Monti Cornicolani e dei Monti Tiburtini-Prenezzini; a sud il limite è posto lungo il Fiume Aniene, mentre a ovest l'area è delimitata dai rilievi dolcemente collinari con affioramenti piroclastici e alluvionali pleistocenici. Dal punto di vista idrogeologico l'area fa parte dell'acquifero dei travertini, sede di una falda libera, alimentata dalla falda carsica regionale cornicolano-lucetile-tiburtina e, localmente, dalle precipitazioni. Il territorio in esame non è interessato direttamente da fenomeni franosi e risulta esterno ad aree soggette ad esondazione. Come si evince dalla tabella riportata dal Piano di Tutela delle Acque – Regione Lazio, Bacino n. 20 Qualità dei corpi idrici (Piano di Tutela delle Acque – Regione Lazio), la qualità delle acque per il fiume Aniene è scadente. Nell'ambito dell'area di analisi si rinvennero, comunque, numerose sorgenti puntuali di prevalente natura termominerale e natura minerale, e quella, degna di rilievo, è la Sorgente dell'Acqua Vergine. In definitiva, per ciò che riguarda gli aspetti idrogeologici superficiali e sotterranei, non si ritiene che sussistano elementi di interferenza rispetto alla legislazione in materia. Le lavorazioni in progetto interessano aree in cui non si rileva la presenza di rischio idraulico per esondazione dei corsi d'acqua presenti; saranno comunque adottati tutti i sistemi necessari per garantire il drenaggio e lo smaltimento delle eventuali acque di allagamento. Per quel che riguarda le acque sotterranee si può affermare che le

fondazioni previste saranno ben al di sopra della superficie piezometrica della falda superficiale che in zona mostra una soggiacenza di circa 40 metri. Poiché, come detto, il cantiere non interferisce direttamente con nessun corpo idrico superficiale, si ritengono improbabili impatti sulla qualità delle acque superficiali. Le uniche interferenze potenziali sulla componente, riguardano l'eventuale alterazione delle qualità fisico – chimiche - batteriologiche delle acque sotterranee. Tali problematiche sono associate ad una non corretta gestione del cantiere e delle acque utilizzate, o all'accidentale sversamento di sostanze inquinanti. Tuttavia, per quanto riguarda l'impatto del cantiere con il sistema delle acque, alla luce del livello di interferenza potenziale e in ragione delle misure mitigative adottate, non si prevedono criticità significative ed effetti rilevanti a danno della componente "ambiente idrico".

- Suolo e sottosuolo

La composizione geologica del territorio oggetto di analisi, è estremamente variegata e frammentaria. L'area oggetto ricade in un'ampia zona caratterizzata dalla presenza di litologie "tr – depositi travertinosi incrostanti con impronte vegetali in Agro Tiburtino. Questi travertini sono stati intercettati a profondità variabili da 7 a 25 metri dal piano campagna. L'area di studio ricade nella sottozona sismica 2B - Zona con pericolosità sismica media nella quale possono verificarsi terremoti abbastanza forti. La sottozona 2B indica un valore di $ag < 0,20g$. Per la componente in esame, non si ravvisano elementi di impatto di tipo legislativo in relazione al PAI ed al PS5. Pertanto, l'impatto legislativo relativamente all'aspetto ambientale suolo-sottosuolo è da considerarsi non significativo. Per la componente geologica e geomorfologica, non si ravvisano elementi di modificazione dell'assetto attuale di tipo significativo, per la tipologia e la collocazione degli interventi. Le possibili interferenze geologiche indotte saranno quindi risolte in fase progettuale mediante specifiche analisi di carattere geotecnico volte alla definizione delle effettive condizioni di stabilità di eventuali scavi, anche se provvisori o temporanei. Sotto il profilo geomorfologico l'area di studio non presenta elementi di criticità nei confronti delle opere in progetto in quanto caratterizzata da un assetto morfologico pianeggiante in equilibrio. Inoltre le opere oggetto di studio non interferiscono direttamente né con le Terme delle Acque Albule né con il Canale delle Acque Albule, facenti parte, nell'insieme, del sistema di elementi naturalistici del fiume Aniene e del Canale delle Acque Albule.

- Paesaggio e Visualità

L'intervento ricade nell'ambiente idrogeologico del complesso dei travertini, in un'area pianeggiante delle Acque Albule, definita fisicamente dal diaframma naturale dei monti Tiburtini, nell'ambito del corridoio fluviale dell'Aniene, estendendosi dal bacino di S. Giovanni di Tivoli fino alla confluenza con il Tevere, comprendendo la valle alluvionale in cui scorre il fiume fino all'imbocco degli affluenti minori. L'area è connotata sia da tipi vegetazionali antropogeni (praterie ruderali, filari abbandonati di specie arboree domestiche e specie aliene di recente introduzione) nel tempo sottoposti a modificazioni ambientali di origine antropica, che da lembi di vegetazione costituite da formazioni erbose su terreni di neoformazioni legate alle attività geotermali delle sorgenti travertinogene delle Acque Albule. Nell'area di intervento sono presenti i seguenti habitat di interesse comunitario, formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi e percorsi substeppeici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea. Il PTPR, nel tratto interessato dal progetto stradale dell'Asse Nord, individua un'area boscata che è tutelata ai sensi dell'art. 142, lett. g del D.Lgs 42/04. L'area, pur ricadendo in un ambito di pregio naturalistico, si inserisce, però, in un contesto urbanizzato, in cui non sono presenti aree agricole e pertanto si estende in un contesto antropizzato e urbanizzato, caratterizzato a nord dall'attuale ferrovia, che delimita le terme di Roma Acqua Albule nella frazione di Bagni di Tivoli, ad est e ad ovest da importanti poli terziari e a sud dallo sviluppo autostradale della A1. L'asse Nord si sviluppa per circa 205 m tra il sito SIC Travertini Acque Albule, ad ovest, e un'area contraddistinta dalla presenza di importanti poli terziari di trasporti e logistica ad est. La Via Cesurni costituisce in tal modo l'elemento divisorio tra un'area a pregio ambientale, anche se fortemente degradata e una estesa area urbanizzata. Mentre, l'Asse Sud, ovvero la nuova viabilità di collegamento tra Via Cesurni e l'area di proprietà Ceva, attraversa anch'essa l'area del SIC, caratterizzata da una zona prativa estesa, con presenza di arbusteti sparsi di ricolonizzazione.



- Vegetazione flora e fauna

Dal punto di vista fitoclimatico l'area in esame rientra nell'unità fitoclimatica n.9, definita mesomediterraneo medio o collinare inferiore - ombrotipo subumido superiore. Dalla verifica compiuta con Geoportale nazionale, non si evidenziano interferenze del progetto in studio rispetto alle Aree naturali protette EUAP. Come si evince dalla lettura della Rete Ecologica Provinciale (Fonte Piano Territoriale Provinciale Generale) l'area di intervento ricade nell'Unità 17 Bassa Valle dell'Aniene, nello specifico, l'area di progetto ricade nell'Area Core identificata con codice AC54 Travertini Acque Albule. Tale area si caratterizza per un assetto dei suoli, tipi vegetazionali, fortemente influenzato dalle attività antropiche. Sono presenti gli habitat di interesse comunitario, con formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell'Alyso-Sedion albi e percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea. Per la componente Vegetazione, Flora e Fauna, le potenziali interferenze indotte dal tracciato di progetto sono da attribuire all'occupazione di suolo sia durante la fase di cantiere che di esercizio. In particolare l'asse Sud di progetto interessa degli habitat di pregio naturalistico, per i quali è stato designato il SIC; la messa in opera del tracciato comporta l'occupazione definitiva di suolo e la conseguente sottrazione di porzioni di fitocenosi, in parte riconducibili agli habitat di direttiva.

- Rumore e Vibrazioni

I potenziali impatti che potrebbero generarsi durante le attività in progetto possono essere essenzialmente ricondotti a tutte le attività di scavo, dismissione e realizzazione del sottopasso; tali impatti risultano significativi per distanze dagli edifici inferiori ai 15 ed ai 30 m. Gli interventi in progetto sono compresi nella CLASSE II – aree destinate ad uso prevalentemente residenziale. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali. Per la componente rumore, non si ravvisano elementi di impatto di tipo legislativo, e di conseguenza non può essere considerato significativo.

* * *

CONSIDERATO che gli elaborati progettuali nonché lo Studio preliminare ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente relazione istruttoria;

CONSIDERATO che sono state valutate le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;

CONSIDERATO che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico, Arch. Martino Antonello, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi dell'art 47 del DPR del 28 dicembre 2000, n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura;

CONSIDERATO che l'esame dello studio preliminare ambientale e dello Studio di Incidenza, hanno evidenziato un contrasto tra quanto disposto dalla DGR n. 813 del 06/12/2017 "Misure di Conservazione del SIC IT6030033 – Travertini Acque Albule" e la realizzazione dell'opera in argomento, in particolare il nuovo Asse Sud della Via Cesurni, progettato per connettere il ramo sinistro al destro della medesima Via, la cui messa in opera comporterebbe l'occupazione definitiva di suolo e la conseguente sottrazione di porzioni di fitogenesi, riconducibili agli habitat di direttiva;

PRESO ATTO del parere negativo espresso dall'Area Valutazione di Incidenza, sopra richiamato, il quale, valutando la parziale eliminazione di individui appartenenti a specie vegetali di interesse conservazionistico, l'alterazione della struttura e della composizione delle fitogenesi e la sottrazione degli habitat di direttiva, in particolare l'Habitat 61 I0*, ha sottolineato quanto disposto

dalla citata DGR 813/2017, ossia: “che nelle aree di presenza degli Habitat 6110* formazioni erbose rupicole calcicole o basofile dell’Alyso – Sedion albi e 6220* percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero – Brachypodietea è fatto divieto di:

- a) Apertura di nuove cave e di svolgere attività estrattive;
- b) Realizzare spietramenti e di svolgere qualsiasi attività che possa danneggiare il crostone travertinoso;
- c) Realizzare qualsiasi intervento o attività che provochi eliminazione, degrado, frammentazione del cotico erboso; sono consentiti i soli interventi di decespugliamento o altri interventi attivi finalizzati alla conservazione ed espansione degli habitat prioritari ed all’incremento della biodiversità a livello vegetazionale e faunistico, che dovranno essere sottoposti a procedura di valutazione di incidenza”;

CONSIDERATO che l’asse nord della Via Cesurni, in parte interferisce con la zona boscata, tutelata ai sensi dell’art. 142, lett. g del D.lg. n. 42/04, così come si evince dall’analisi della tavola B – Beni Paesaggistici del PTPR, e che pertanto necessita della richiesta di rilascio dell’autorizzazione paesaggistica;

CONSIDERATA l’osservazione espressa dal Comune di Tivoli, nella sopracitata nota, nell’ambito della componente “rumore”, per la quale ritiene necessario ottenere apposito N.O. di impatto acustico per le attività di cantiere, ai sensi della L.R. n. 18 del 03/08/2001, art. 17 e del Regolamento per la disciplina delle attività rumorose nel Comune di Tivoli, art. 12;

CONSIDERATA la sensibilità del contesto ambientale di riferimento e l’entità dell’opera in progetto, in relazione ai potenziali impatti in fase di cantierizzazione ed esercizio;

TUTTO CIO’ PREMESSO

Effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell’art. 20, parte II, del D.lgs. 152/2006 e ss. mm. e ii., in relazione all’entità degli interventi proposti ed alle carenze evidenziate, e considerata la peculiarità del contesto ambientale in cui l’infrastruttura si inserisce. si ritiene che il progetto debba essere sottoposto a **procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**, a norma degli articoli 19 e seguenti del medesimo D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii.;

Lo Studio di Impatto Ambientale dovrà essere redatto sulla base dei contenuti indicati dal D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii.;

L’istruttoria tecnica è costituita da n. 11 pagine compresa la copertina.

Il presente provvedimento è emanato in conformità alla parte II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm. e ii.;