

Direzione Regionale: POLITICHE AMBIENTALI E CICLO DEI RIFIUTI

Area:

DETERMINAZIONE

N. G16087 del 23/11/2017

Proposta n. 20828 del 22/11/2017

Oggetto:

Procedura di Verifica preliminare di assoggettabilità a V.I.A. sul "Progetto definitivo del Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchine del Tevere ed adeguamento del Ponte della Magliana, nel Comune di Roma, Provincia di Roma, in località EUR - Magliana". Proponente: Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Centrale Unica Lavori Pubblici.

OGGETTO: Procedura di Verifica preliminare di assoggettabilità a V.I.A. sul “Progetto definitivo del Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchine del Tevere ed adeguamento del Ponte della Magliana, nel Comune di Roma, Provincia di Roma, in località EUR - Magliana”. Proponente: Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Centrale Unica Lavori Pubblici.

II DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE POLITICHE AMBIENTALI E CICLO DEI RIFIUTI

Vista la L.R. n. 6 del 18/02/2002, concernente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

Visto il Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale n. 1/2002 e s.m.i.;

Vista la Direttiva del Segretario generale prot.n. 370271 del 13/07/2016 concernente “Organizzazione delle strutture organizzative di base di talune Direzioni regionali, in attuazione delle deliberazioni di Giunta regionale del 17 settembre 2015, n. 489, dell’8 ottobre 2015, n. 530 e del 14 dicembre 2015, n. 721, concernenti Modifiche del regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1, concernente Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale e successive modificazioni”;

Vista la D.G.R. n. 615 del 3/10/2017, che ha introdotto delle modifiche al Regolamento Regionale 6/09/2002 n. 1 “Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale e ss.mm.ii.”;

Vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 714 del 3/11/2017, con la quale è stato conferito l’incarico di Direttore della Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti all’Ing. Flaminia Tosini;

Vista la Direttiva del Segretariato Generale prot. n. 0561137 del 06/11/2017 “Rimodulazione delle Direzioni Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti e Capitale Naturale, Parchi e Aree protette”;

Visto l’atto di organizzazione n. G15349 del 13/11/2017 con la quale viene confermata l’Area Valutazione di Impatto Ambientale all’interno della Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti;

Dato atto che il Responsabile del Procedimento è l’Arch. Paola Pelone;

Visto il Decreto Legislativo 3/04/2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;

Vista la Legge regionale 16/12/2011, n. 16, “Norme in materia ambientale e di fonti rinnovabili”;

Vista la Legge 07/08/1990, n. 241 e s.m.i. “Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”;

Considerato che sul progetto denominato “Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchine del Tevere ed adeguamento Ponte della Magliana, Provincia di Roma, Comune di

Roma” è stato espresso un giudizio di compatibilità ambientale positivo rimesso con provvedimento prot. n. G12790 del 23/10/2015.

Preso atto che con nota prot. n. 106570 del 05/07/2017, acquisita con prot. n. 344243 del 06/07/2017, Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Centrale Unica Lavori Pubblici, Direzione, ha presentato istanza per la verifica della sussistenza delle condizioni di cui all’Allegato IV, punto 8, lettera t) della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii. e ha trasmesso la sotto elencata documentazione:

- Elab. EE.02 Elenco elaborati di progetto riportanti gli interventi di adeguamento;
- Elab. EG.04 Planimetria generale intervento su cartografia;
- Elab. EG.08 Relazione descrittiva adeguamenti progettuali;
- Elab. EG.09 Planimetria generale con individuazione adeguamenti progettuali;
- Elab. RP_E Aspetti paesaggistici degli interventi di adeguamento;
- Elab. IA.76 Aspetti ambientali degli interventi di adeguamento;
- Elab. IR.13 Impatto acustico degli interventi di adeguamento.

Preso atto che con nota prot. n. 125885 del 04/08/2017, acquisita con prot. n. 410764 del 08/08/2017, Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Centrale Unica Lavori Pubblici, Direzione, ha trasmesso la seguente documentazione integrativa:

- Elab. IA.76 Aspetti ambientali degli interventi di adeguamento – Integrazione documentale.

Considerato che 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 Proponente.

Preso atto che in merito all’opera in argomento si evidenzia quanto segue:

[...] *in fase di esame del progetto definitivo [...] nelle sedi di:*

- *Conferenza dei Servizi Interna indetta dalla U.O. Riqualificazione di Ambito – Qualità di Roma Capitale, sulla variante Urbanistica (sedute del 16/06/2016, 26/07/2016, 14/09/2016, 28/09/2016);*
- *Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Adunanza del 15 Dicembre 2016; sono state formulate una serie di prescrizioni, alcune delle quali non hanno avuto ripercussioni sulla soluzione progettuale (traducendosi in una necessità di approfondimento o di maggiore dettaglio degli elaborati specialistici già presentati) altre invece hanno comportato degli adeguamenti alla soluzione progettuale già presentata [...].*

[...] *Nella tabella seguente si riporta un quadro sintetico degli adeguamenti eseguiti, con descrizione sintetica, tipologia di adeguamento e prescrizioni che le hanno resi necessari.*

Progr. Adeguam.	Tipologia adeguam.	Descrizione adeguamento	Sede prescrizione	Prescrizione a cui si ottempera
1	Progettuale	La Rampa R06c, a doppio senso di marcia, e di sviluppo pari a circa 210 m ,consente il collegamento bidirezionale tra Viale Egeo (EUR) e l'asse in progetto (asse R06, carreggiata direzione Roma), tramite le due rampe R06b ed R06d. La rampa R06c scavalca parzialmente in viadotto (VR05, di sviluppo pari a circa 121m), e parzialmente in rilevato, il Deposito Atac Magliana. La posizione della rampa R06c interferisce parzialmente con il Deposito Atac Magliana (esistente ed in progetto). Al fine di eliminare tale interferenza, la rampa R06c è stata traslata parallelamente in direzione Nord- Est (verso il confine con i	Conferenza Interna Variante Urbanistica	La rampa R06c, di collegamento tra la carreggiata direzione Roma e Viale Egeo/Via dell'Oceano Pacifico, interferisce con il Deposito di Magliana, adibito al ricovero dei treni della linea B/B1 della metropolitana e della linea ferroviaria Roma-Lido, sia nella sua configurazione attuale che in quella prevista nel progetto di ampliamento del deposito stesso. Inoltre la rampa R06c chiude l'accesso carrabile al

Progr. Adequam.	Tipologia adeguam.	Descrizione adeguamento	Sede prescrizione	Prescrizione a cui si ottempera
		campi sportivi), in maniera tale da garantire una distanza planimetrica minima di 5,90m dall'esistente Fabbricato Laboratori e di 3,50m dal Nuovo Fabbricato Rialzo e Revisione Condizionatori (come da progetto Ampliamento Deposito Magliana). E' stato inoltre progettato un nuovo accesso al Deposito, che sostituirà quello che dovrà essere chiuso a seguito della realizzazione della rampa R06c.		Deposito da Viale Egeo, attualmente posto al confine con i campi sportivi.
2	Funzionale	La configurazione planimetrica della rotatoria potenziata, all'incrocio di Via dell'Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano/Viale Egeo e dalla successiva intersezione semaforizzata con la rampa R06c sono state modificate in maniera tale da privilegiare, come richiesto, i flussi tangenziali provenienti da Via dell'Oceano Pacifico e diretti sul sistema infrastrutturale in progetto. Sono inoltre state effettuate le verifiche di funzionalità del sistema rotatoria – intersezione semaforizzata nella nuova configurazione.	Conferenza Interna Variante Urbanistica	Modificare il sistema di svincolo, costituito dall'insieme della rotatoria potenziata all'incrocio di Via dell'Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano/Viale Egeo e dall'intersezione a raso con semaforo in ingresso sulla rampa R06c (per i flussi provenienti da Via dell'Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano), in maniera tale da privilegiare i flussi tangenziali provenienti da Via dell'Oceano Pacifico e diretti sul sistema in progetto. Eseguire le verifiche di funzionalità della rotatoria degli Oceani e della intersezione semaforizzata che consente l'accesso, tramite la rampa R06c, al sistema infrastrutturale "Ponte dei Congressi".
3	Progettuale	Le due rampe R06h (di sviluppo ca 60m) ed R06i (di sviluppo c.a. 170m), entrambe a raso, consentivano di collegare al sistema viario una zona rimasta interclusa ed ubicata tra il viadotto della Magliana (in corrispondenza della nuova Ga01) e l'argine sinistro del Tevere. Come richiesto, le due rampe sono state eliminate ed in loro sostituzione si è realizzata una nuova viabilità, a raso (NV05), dello sviluppo di circa 800m, che utilizza parzialmente una viabilità esistente. Tale viabilità, oltre a consentire l'accesso alla zona interclusa, rappresenta anche l'unico esito della strada arginale (Via del Cappellaccio).	Conferenza Interna Variante Urbanistica	Le rampe R06h ed R06i, di connessione viaria della zona – in sponda sinistra del Tevere – rimasta interclusa in conseguenza del nuovo assetto infrastrutturale, vanno scollegate dal sistema viario principale (Rampa R06f).
4	Funzionale	La rampa R03b è la rampa con cui, attualmente, da Via della Magliana si entra sul Ponte della Magliana in direzione Eur. Nella configurazione di progetto la rampa R03b verrà utilizzata in uscita dal Ponte della Magliana: per evitare pericolosi punti di conflitto tra il traffico passante su via della Magliana e il traffico in uscita dalla rampa R03b, la geometria di quest'ultima è stata modificata con l'inserimento di un tratto di attacco parallelo a Via della Magliana.	Conferenza Interna Variante Urbanistica	La rampa R03b, la cui direzione di marcia sarà invertita rispetto all'uso attuale, si innesterà su Via della Magliana con un angolo che potrebbe comportare un pericoloso punto di conflitto con i veicoli transitanti su tale viabilità. Per tale motivo l'innesto andrà migliorato con l'inserimento di una corsia di accelerazione su Via della Magliana ovvero, ove ciò non fosse possibile a causa della presenza delle pile del viadotto esistente, andrà inserito un impianto semaforico sulla rampa
5-6	Progettuale	- (5) Spostamento carreggiata direzione Roma su corridoio tra Via Ostiense e collettore basso di sx : In sinistra idraulica del fiume Tevere (lato Eur), il viadotto che sostiene l'asse viario principale della carreggiata direzione Roma, è stato spostato dal corridoio tra Via del Mare e l'argine a quello tra Via Ostiense e il collettore basso di sinistra. Lo scavalco di Via del Mare – Via Ostiense da parte del nuovo asse viario, necessario per riconnettersi con il viadotto della Magliana, avverrà in corrispondenza dell'esistente cavalcavia di Via del Cappellaccio, mediante una galleria artificiale a doppia canna, a causa del ridotto angolo tra i due sistemi viari. In conseguenza del nuovo assetto, il viadotto VI03 rimane a quattro corsie fino alla rampa (R06f) di uscita su via Ostiense direzione Roma, che viene traslata in direzione centro di circa 400m : scompare quindi il viadotto VI04 che nella soluzione originale era in fregio alla scarpata dell'argine sinistro. Lo scavalco di Via Ostiense Via del Mare avviene mediante una	CSLP	Estratto da pagina 33 del parere del CSLP: "... In sinistra idraulica dovrà essere rivista, in ottemperanza al citato RD (R.D. 25 Luglio 1904, n.ro 523 recante "Testo Unico delle disposizioni di Legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie", n.d.r.), la collocazione delle pile del viadotto previste sulle scarpate dell'arginatura lato campagna, e ciò per evitare l'insorgere di pericolosi fenomeni di sifonamento".

Progr. Adeguam.	Tipologia adeguam.	Descrizione adeguamento	Sede prescrizione	Prescrizione a cui si ottempera
		<p>nuova opera, galleria artificiale a doppia canna (GA02), a causa del ridottissimo angolo tra i due assi viari (circa 22°). La posizione dello scavalco - scelta nel primo punto utile che consente la distanza minima di 10m tra il piede dell'argine e le opere in progetto – non rende più possibile la realizzazione del nuovo cavalcavia (CV01) di collegamento di via del Cappellaccio e Viale Egeo.</p> <p>In conseguenza di ciò la continuità del sistema viario posto sull'argine (Via del Cappellaccio) viene garantita mediante la realizzazione della viabilità NV05 (vedi adeguamento n.ro 3, progettuale).</p> <p>- (6) Realizzazione cavalcavia ciclopedonale di collegamento Viale Egeo – Via del Cappellaccio: Il collegamento pedonale e ciclabile tra l'Eur, il sistema ciclabile arginale e le Banchine del Tevere, viene invece garantito realizzando un nuovo calvacvia ciclopedonale (CP01), posto circa 100 m più a valle del CV01</p>		
7	Progettuale	<p>E' stata ridotta di 6 metri la luce della campata centrale del ponte da 175,00 m a 169,00 m, mantenendo invariati i tracciati plano-altimetrici.</p> <p>In dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la posizione della pila P1 inizio della campata di accesso P1 P2 è rimasta immutata; - la posizione dell'appoggio sulla pila P2 Nord è stata traslata di 6 metri lungo l'asse del ponte; - la posizione dell'appoggio sulla pila P3 Sud è rimasta immutata; - le posizioni delle pile P4a, P4b e P4c finali delle campate di accesso lato Sud sono state lasciate immutate; - sono state ridotte le dimensioni delle pile P2 Nord e P3 Sud e delle impronte delle loro fondazioni. <p>Le luci delle campate si modificano come nel seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La luce della campata di accesso lato Nord P1 P2 passa da 45,50 m a 51,50 m con un incremento di 6 m; - La luce della campata centrale P2 P3 passa da 175,00 a 169,00, con una riduzione di 6 m; - Le luci delle campate di accesso lato Sud P3 P4a, P3 P4b, P3 P4c rimangono immutate. <p>La distanza tra l'impronta delle fondazioni delle pile P2 e P3 e il piede degli argini è variabile tra 4.18 m e 7.36 m, quindi sempre superiore a 4m.</p> <p>Al fine di assicurare la stabilità delle arginature esistenti sia durante le fasi di realizzazione che ad interventi ultimati, il progetto prevede di inserire una serie di presidi idraulici volti a contenere fenomeni di dissesto potenzialmente innescabili dalla presenza del manufatto di attraversamento.</p> <p>Gli interventi previsti si possono suddividere in due categorie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Difese longitudinali volte a contenere i processi erosivi sulle sponde; 2. Interventi di potenziamento dell'assetto difensivo. <p>La difesa spondale è stata ottenuta attraverso l'inserimento di una scogliera in massi di cava che si estendono per circa 20 m nell'intorno delle pile del ponte.</p> <p>L'intervento di adeguamento arginale viene realizzato tramite apposite diaframature sia in corrispondenza del viadotto che a monte e valle dello stesso aventi, oltre che funzione statica, anche quella di contenimento dei processi di filtrazione in corrispondenza e prossimità dei rilevati arginali, al fine di scongiurare l'insorgere di potenziali fenomeni di sifonamento in condizioni particolarmente gravose. Inoltre i diaframmi realizzati in corrispondenza del piede degli argini maestri del fiume consentono di garantire la stabilità dei rilevati arginali qualora si inneschino fenomeni di erosione localizzata.</p>	CSLP	<p>Estratto da pagina 33 del parere del CSLP: "...La spalla destra occupa ampia parte del corpo arginale a lato fiume. La spalla sinistra è collocata a ridosso del corpo arginale, che è, lato campagna, occupato anche alla fondazione della pila (doppia) del viadotto che si estende lato campagna. La soluzione non è consentita dalle disposizioni del RD 25 luglio 1904, n. 523 recante "Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie" ed è in contrasto con quanto previsto dalle NTC 2008 al Cap. 5, punto 5.1.2.4 Compatibilità idraulica, dove è prescritto: "... Di norma il manufatto non dovrà interessare con spalle, pile e rilevati il corso d'acqua attivo e, se arginato, i corpi arginali. ...".</p>

Progr. Adeguam.	Tipologia adeguam.	Descrizione adeguamento	Sede prescrizione	Prescrizione a cui si ottempera
8	Funzionale	<p>Nelle progettazione è stata posta la massima attenzione alle norme del PSS. In generale, si sono mantenute tutte le funzioni previste per il progetto delle Banchine (i quattro giardini degli Affacci), variando alcune funzioni specifiche. Tuttavia, a maggiore garanzia del progetto rivisitato con gli adeguamenti alle prescrizioni, si è deciso di eliminare tutte le strutture in elevazione che erano collocate in golena, anche se leggere e trasparenti alle piene, trasferendole nei retro-argini, e di minimizzare i punti di freno ai flussi di piena e rispettare al massimo la norma della massima trasparenza alla corrente. Si è attuata, negli Affacci, una revisione delle tipologie delle opere di arredo dello spazio pubblico di golena con una semplificazione tecnologica ed un processo di riduzione, minimizzando gli elementi componenti presenti in banchine e golena.</p> <p>Si sono trasferiti, nei Presidi, tutti i manufatti tridimensionali nelle zone di servizio retro argine: le tettoie e le pergole sono state ricollocate all'esterno della golena, per maggiore prudenza e più semplice gestione. Bar, punti informativi, gestione di attrezzature nautiche sono quindi ubicati negli spazi attrezzati retro-argine, mantenendo in banchina solo delle postazioni provvisorie, di appoggio per i periodi di attività più frequenti. Le tecnologie presenti negli "Affacci" sono state riviste adottando opere (aderenti al suolo) in pietra e listoni (in c.a.). Tutte le balaustre dei belvedere sono state modificate, eliminando parapetti in acciaio e creando muretti bassi con siepi continue (che mettono le persone a distanza dai salti di quota). Tutte le passerelle e le piattaforme sono state appoggiate direttamente al suolo (evitando l'elevazione a +1,00mt.) abolendo i manufatti in strutture leggere in acciaio e invece privilegiando idonei materiali sostenibili lignei. Tutte le recinzioni e suddivisioni delle zone sono trasparenti, anch'esse ridotte al minimo necessario (per facilità di gestione.) Le Rampe di discesa dalla sommità degli argini (dalla ciclabile a + 5,00 alle Banchine) sono state modificate, inserendo, al posto delle strutture metalliche, dei camminamenti (sempre all'8 %) realizzati in terra, addossati agli argini, senza alterarne la morfologia e consistenza fisica</p>	CSLP	<p>La diversa organizzazione del progetto delle banchine del Tevere è conseguenza della variata configurazione del sistema infrastrutturale a seguito degli adeguamenti 3-4-5-6-7. Inoltre: Estratto da pagina 33 del parere del CSLP: "...Dall 'esame degli elaborati progettuali si evince che nella parte relativa alla "riqualificazione delle banchine" ricompresa nel I Stralcio, oltre alle opere di sistemazione a terra e di arredo, nonché alla messa a dimora di essenze arboree, è prevista la realizzazione di alcune piccole costruzioni (chioschi); bar, punti informativi, affitto e rimessaggio canoe. In merito si raccomanda di verificare che i manufatti e le finiture superficiali indicati nel progetto siano compatibili, a livello gestionale e manutentivo, con le periodiche piene del Tevere."</p>
9	Progettuale	<p>[...] il Parco non è più separato dalle Banchine: i due Progetti Banchine (Adeguamento del definitivo) e Parco (dal Preliminare al definitivo) vengono portati ad unità (senza articolazione in stralci funzionali) e adeguati alle prescrizioni. Il Progetto del Parco riassume le finalità della riqualificazione ambientale. Esso è, in generale, una compensazione delle infrastrutture. Con l'inserimento del Parco, come "progetto riunificato" si propone un sistema organico di zone, che variano tra naturalità e artificio, da un massimo di fruizione come spazio pubblico e verde di affaccio sul fiume per i quartieri limitrofi e la città, sino al massimo della tutela delle zone naturali, o della rinaturalizzazione di quelle compromesse dalle attività contrastanti (eliminazione dei depositi e capannoni). L'elemento "unificante" è quello della pista ciclopedonale: l'elemento principale di riconnessione del sistema di fruizione pedonale (creata dal nuovo sistema infrastrutturale). È un circuito realizzato sugli argini destro e sinistro e sulle passerelle dei ponti, che costituisce quindi un Anello, quale elemento primario a base dell'assetto morfologico e funzionale del parco. È il distributore dei flussi ciclabili e pedonali che provengono dai due quartieri della Magliana e dell'Eur, tramite nodi di accesso, le Porte del Parco (2 a nord e 2 a sud). All'esterno dell'anello si collocano le attrezzature di accoglienza ed i servizi alla persona (Presidi con chioschi). All'interno, ai presidi corrispondono gli affacci (i 4 giardini tematici delle Banchine) realizzati sotto i ponti (Magliana e Congressi) e ai lati.</p>	Conferenza Provveditorato OOPP Lazio Abruzzo Sardegna	<p>Estratto dal parere dell'Autorità di Bacino - nota prot. 0002130 del 18-05-2016</p> <p>"realizzazione del previsto Parco Fluviale in entrambe le sponde nel tratto di fiume compreso tra il viadotto della Magliana ed il Nuovo Ponte dei Congressi, quale compensazione ambientale per l'attraversamento del Tevere e le relative opere complementari</p> <p>.... Demolizione e dei manufatti impropri ai sensi degli art. 22 comma 9 e 23 comma 3 delle NTA con possibilità di recupero, previo adeguamento dei soli immobili regolarmente autorizzati e ridestinazione funzionale a servizio del Parco".</p>

Come si evince già preliminarmente da quanto sopra esposto, tutti gli adeguamenti introdotti in risposta alle diverse richieste esposte dagli Enti Istruttori non hanno mai valenza tale da potersi configurare come alternativa da assoggettare a comparazione ambientale, non assumendo mai, neanche lontanamente, quel

grado di sostanzialità che ne comporterebbe proprio l'opportunità di una valutazione multicriteriale, quale quella cui sono state assoggettate le macro alternative esposte e analizzate nel SIA, che tra loro si differenziavano per importanti scostamenti plano-altimetrici e per diverse caratteristiche funzionali.

LA COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE

Grado di compatibilità con gli strumenti di settore

Gli adeguamenti progettuali e funzionali apportati alla soluzione progettuale oggetto della procedura di VIA sono tutti di entità e valenza tale da non rivestire alcuna significatività per quanto riguarda eventuali ricadute sul grado di coerenza dell'intervento rispetto ai diversi strumenti di pianificazione di settore, stante il carattere puramente puntuale che essi rivestono. La situazione rimane pertanto del tutto identica rispetto a quanto in essere in procedura di VIA.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere nazionale

Nessuna interazione diretta è stata riscontrata in fase di analisi e valutazione del progetto iniziale a causa della non adiacenza/vicinanza dei diversi vincoli.

L'estrema ristrettezza degli scostamenti progettuali puntualmente introdotti con la presente fase di adeguamento progettuale e funzionale non modifica la situazione vigente in procedura, ribadendone la non sussistenza di interazioni con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere nazionale.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere regionale

L'adeguamento progettuale e funzionale alle diverse richieste/prescrizioni non introduce alcuna variazione rispetto al grado di coerenza programmatica con il vigente quadro regionale e pertanto viene ribadita la situazione in essere all'atto della procedura di VIA.

Coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere provinciale

Il grado di coerenza con gli strumenti programmatici provinciali rimane immutato rispetto a quanto in essere all'atto della procedura di VIA, in quanto l'impronta del progetto rimane pienamente all'interno degli ambiti programmatici, non modificando nemmeno le modalità e l'entità dell'attraversamento dell'area core" (AC24 – Fiume Tevere) e di sovrapposizione al corridoio ecologico.

Grado di compatibilità con gli strumenti di pianificazione territoriale a carattere comunale

Per quanto riguarda il "Piano Regolatore Generale Comunale (PRG/PUCG)", l'infrastruttura di attraversamento fluviale è contemplata, con quella non perfettamente coincidenza delle aree già discussa nel SIA, rispetto alla quale nessuna modifica viene introdotta in questa ulteriore fase di adeguamenti, in quanto quello specificatamente riguardante il Ponte dei Congressi non introduce modifiche planimetriche del ponte stesso.

In maniera assolutamente corrispondente a quanto sussisteva anche per il progetto complessivo oggetto della VIA, anche nel caso dei presenti interventi di adeguamento si rende necessaria l'attivazione di una fase di variante urbanistica per tutte quelle aree che vengono impegnate nel progetto, per le quali attualmente sussiste una diversa destinazione urbanistica. Contestualmente alla presentazione degli adeguamenti funzionali e progettuali di cui al presente documento il proponente provvede pertanto all'attivazione di una specifica procedura di Variante urbanistica al PRG vigente, al fine di inserire in maniera organica la nuova definizione dell'infrastruttura, attribuire nuova destinazione urbanistica alle aree non più funzionali alla realizzazione della nuova infrastruttura.

Nessuna altra modifica viene introdotta rispetto agli elementi contenuti negli strumenti programmatici comunali.

GLI ASPETTI AMBIENTALI

Le soluzioni di adeguamento progettuale e funzionale sviluppate in risposta alle motivazioni di cui alla tabella di sintesi del capitolo progettuale, non comportano aggravii alle condizioni ambientali così come determinate nell'ambito del SIA, mantenendo il rispetto dei parametri emissivi e l'incidenza sugli altri indicatori e parametri in precedenza individuati e caratterizzati, senza introdurre situazioni che si discostino da quanto valutato positivamente nell'ambito della procedura di VIA.

Di seguito si riporta una sintesi delle conclusioni relative alle singole componenti ambientali, con alcune precisazioni più di dettaglio per gli aspetti atmosferici, per meglio spiegare l'avvenuta diminuzione dei fattori di impatto rispetto a quanto simulato in fase di SIA.

Componente atmosfera

Premesso che l'analisi dei dati di Biossido d'Azoto delle stazioni di monitoraggio della città di Roma evidenzia una criticità per questo inquinante, infatti si rileva, praticamente in tutte le centraline, un costante superamento del limite medio annuale previsto dalla normativa, di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ consentendo di affermare che mediamente il valore di fondo della città si attesta intorno a questo valore. Scendendo nel dettaglio dell'area interessata dal progetto ed analizzando i risultati modellistici ottenuti con il nuovo adeguamento progettuale e il progetto presentato nel SIA si osserva, nella nuova sistemazione, una riduzione del livello dell'inquinante nell'area interclusa tra la via Ostiense e Viale Egeo, in particolare presso le abitazioni le concentrazioni si attestano intorno ai $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispetto ai $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ che si ottenevano nel progetto presentato nel SIA. Anche presso l'asilo Oceano si osserva una riduzione delle concentrazioni rispetto al SIA. Tale miglioramento è, a parità di condizioni meteorologiche utilizzate per la modellazione, da imputare alla riduzione dei traffici che sono stati aggiornati per avere uno scenario il più aderente alla realtà.

Tale andamento si osserva per tutti gli inquinanti modellizzati.

Per il materiale particolato PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$, per i quali i limiti massimi annui previsti dalla normativa vigente sono rispettivamente di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, si osserva una riduzione delle concentrazioni con il nuovo adeguamento progettuale presso gli edifici a ridosso di Viale Egeo e nell'area della Magliana situata in riva destra idrografica al fiume Tevere. Le concentrazioni di PM_{10} presso gli edifici si riducono a $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispetto ai $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ottenuti nel progetto del SIA. Un miglioramento si osserva anche nell'area in riva idrografica sinistra del Tevere dove i valori si attestano intorno ai $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mentre nella soluzione del SIA i valori si attestavano intorno ai $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Analogamente parlando del $\text{PM}_{2,5}$ nelle aree sopraccitate si osserva una riduzione delle concentrazioni da $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ottenute nello studio presentato nel SIA a valori inferiori a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nel progetto di adeguamento. È importante tener presente che il limite normativo previsto per il $\text{PM}_{2,5}$ è destinato a diventare nel 2020 di $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, pertanto il progetto presentato nel SIA supererebbe i limiti normativi mentre il nuovo adeguamento rispetterebbe i limiti normativi più restrittivi.

Il valore medio annuale di PM_{10} calcolato prendendo come riferimento 15 anni di rilevazioni e tutte le centraline del comune di Roma si attesta intorno a $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$, pertanto la realizzazione del nuovo adeguamento non risulta peggiorativo rispetto alla situazione esistente.

La realizzazione del Ponte dei Congressi ed in particolar modo nella versione modificata rispetto al SIA, fluidificando il traffico che attualmente si congestiona sul Ponte della Magliana provocando notevoli emissioni di inquinanti da traffico, in particolare NO_2 , Particolato e Benzene, porta ad un beneficio diffuso a tutta l'area.

Le stesse considerazioni valgono anche per il Benzene. Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per il benzene è pari a $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Per i motivi precedentemente illustrati, il progetto con gli adeguamenti risulta migliorativo, in particolare gli edifici ubicati lungo Viale Egeo e via di Valfiorita raggiungono concentrazioni massime di $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mentre gli stessi edifici nel progetto presentato nel SIA raggiungevano concentrazioni di $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Per quanto riguarda Monossido di Carbonio, inquinante primario da traffico veicolare, che però, dato il rinnovamento significativo del parco veicolare avuto nell'ultimo decennio, non presenta più criticità essendoci stato un notevole abbattimento delle emissioni con il conseguente miglioramento delle concentrazioni in aria, si conferma quanto detto fino ad ora. Pur essendo in entrambi gli scenari considerevolmente al di sotto dei limiti normativi pari a $10 \text{mg}/\text{m}^3$, si osservano concentrazioni inferiori nel progetto con le nuove alternative rispetto al progetto presentato nel SIA ed i valori presso gli edifici risultano inferiori a $1 \text{mg}/\text{m}^3$.

Analogamente al Monossido di carbonio, il Biossido di Zolfo è un inquinante che non presenta criticità, infatti con l'introduzione sul mercato dei combustibili liquidi a basso tenore di zolfo i livelli di generati dal traffico autoveicolare si sono drasticamente ridotti al limite della rilevabilità strumentale.

Il limite massimo annuo previsto dal D.Lgs. 155/2010 per l'SO₂ è pari a 20 µg/m³ per la protezione degli ecosistemi e 125 µg/m³ per la protezione della salute umana.

L'analisi delle simulazioni modellistiche evidenziano che il contributo di SO₂ proveniente dalla sorgente stradale è poco significativo, tuttavia a conferma di quanto risultato per tutti gli altri inquinanti, anche per questo inquinante i valori ottenuti per il nuovo progetto proposto sono inferiori rispetto al progetto presentato nel SIA e si attestano, presso gli edifici di Viale Egeo intorno a 2 µg/m³.

Componente : ambiente idrico

Nel caso del Fiume Tevere, la piccola riduzione della luce libera del ponte strallato, senza pile in alveo e con una pila intragolenale per riva (coerentemente alle prescrizioni del PS5), non modifica in maniera apprezzabile la piena compatibilità idraulica e non costituisce aggravio rispetto alle attuali condizioni di pericolosità idraulica e di capacità di invaso delle acque esondate.

Nulla cambia anche in termini di mantenimento delle attuali caratteristiche chimiche delle acque di falda, sia per quel che concerne il rischio di sversamento accidentale di sostanze inquinanti (soprattutto oli e idrocarburi) da parte di mezzi e macchinari non in perfetto stato di manutenzione, che per il ricorso a polimeri biodegradabili come fluido di stabilizzazione dei fori o di rivestimenti interni in fase di avanzamento della perforazione profonda per i pali di fondazione.

Componente : suolo e sottosuolo

La ridotta entità delle modifiche progettuali introdotte ne determina la relativa non significatività, in quanto le opere di fondazione e il rilevato rimangono fondati su un assetto litologico di natura alluvionale dalle caratteristiche e dagli spessori del tutto conformi rispetto al sedime originario.

Migliorativa è invece la soluzione di allontanare leggermente le spalle del ponte dai due argini, evitando del tutto di "intaccare marginalmente la parte esterna del rilevato arginale.

Componente : vegetazione, flora e fauna

In corrispondenza delle aree che vengono ad essere interessate dall'adeguamento progettuale lungo il corridoio di via del Mare e via Ostiense non sono presenti alberature di particolare interesse, essendo costituiti da ailanti e robinie, tipiche specie infestanti. In ogni caso, il bilancio a livello di alberature interferite tra la soluzione assoggettata a VIA e quella con il presente adeguamento progettuale risulta sostanzialmente in pareggio, va comunque sottolineato come lungo il margine stradale interessato dall'adeguamento sono esclusivamente presenti alberature quali ailanti e robinie, di scarso interesse botanico, mentre più vicino all'argine si registra la presenza, intercalata sempre ad ailanti e robinie, di qualche essenza più spiccatamente ripariale, quali gli ontani. Va anche segnalato come dal punto di vista fitobotanico, la fascia interessata dalla soluzione assoggettata a VIA risulti più larga e con sesti di impianto più naturali, mentre nel caso dell'adeguamento si tratta più decisamente di un filare urbano stradale, con connotazione molto più spiccatamente monodimensionale.

Nessun effetto significativo sulla vegetazione è ascrivibile agli altri adeguamenti progettuali e funzionali.

Componente : ecosistemi

Il fatto che l'adeguamento progettualmente più significativo (quello relativo al parziale spostamento di un tratto stradale in sinistra idrografica) rimanga non solo nell'ambito dell'ecosistema antropico e urbano, ma addirittura si allontani (anche se di poco) dalla fascia golenale e dall'asse costitutivo della rete ecologica provinciale rende del tutto non significative eventuali considerazioni in merito alla compatibilità specifica tra opera ed ecosistemi. La compromissione di piccoli lembi residuali di verde semi-naturale è del tutto non significativa e, tra l'altro, sostanzialmente in pareggio tra progetto assoggettato a VIA e soluzione con gli adeguamenti.

Componente : vibrazioni

Per quanto riguarda lo spostamento dei circa 300 m del tratto lungo il corridoio via del Mare – Via Ostiense, questo comporta l'avvicinamento a 7 ricettori residenziali posti al piede del versante morfologico, riducendo però le distanze di entità non significative dal punto di vista vibrazionale, tenendo anche conto della differenza di quota topografica tra sorgente e ricettori.

La realizzazione della stradina di accesso dell'altro adeguamento progettuale, il N.3, comporta l'esecuzione di lavori di approntamento di una strada "a terra", di larghezza contenuta e traffico limitato

all'accesso alle aree sportive rispetto ad un unico ricettore senza lasciar prevedere l'insorgenza di particolari problematiche.

Nessuna ripercussione è prevedibile sull'Asilo Nido "Oceano" al civico 130 di Viale Egeo e sui palazzi antistanti, a seguito dell'attuazione del vicino adeguamento non cambiando né i rapporti spaziali tra sorgente energizzante e ricettori, né macchinari e soluzioni per realizzare l'intervento specifico.

Componente : rumore

Le modifiche apportate alla strada, unitamente ad un lieve riduzione dei traffici, hanno portato ad un generale miglioramento della situazione acustica nell'area interessata dagli adeguamenti progettuali introdotti.

A valle della reiterazione delle simulazioni acustiche previsionali per lo scenario post-operam è stato effettuato un confronto dei risultati delle omologhe simulazioni eseguite nel 2016 per la soluzione assoggettata a VIA e per l'attuale adeguamento progettuale a seguito del quale si può affermare che dall'esame delle differenze dei livelli di rumorosità tra l'ante-operam ed il post-operam rimanga pressoché equivalente rispetto alla situazione assoggettata a VIA, in quanto l'entità degli adeguamenti introdotti, unitamente alla riduzione dei carichi veicolari di cui sopra porta alla sostanziale conferma delle risultanze emerse dallo studio acustico assoggettato a VIA.

Componente : salute pubblica

La valenza ampia e territorialmente non univocamente definibile della trattazione della Salute Pubblica (salute umana, benessere psicologico e qualità della vita della popolazione) rende non significative le ricadute specifiche conseguenti ad adeguamenti funzionali e progettuali di così ridotta entità territoriale e di nulla modifica a livello di esercizio.

Componente : paesaggio

L'elemento paesaggistico di maggiore rilievo, tra i diversi adeguamenti introdotti, è costituito dallo spostamento planimetrico del basso viadotto (e anche del manufatto a ridosso dello svincolo dal ponte) con pile di appena 7-8 m, tra la via Ostiense e la ferrovia. L'allontanamento di questo tratto di viadotto dall'argine riduce fortemente il suo potere intrusivo e di partizione percettiva, due aspetti per la cui minimizzazione erano state specificatamente messe a punto misure di mitigazione, realizzando nella stretta fascia (poco più di 2 m) di terreno libero tra il sedime ferroviario e la proiezione a terra del viadotto un elemento di partizione e mascheramento vegetazionale, a portamento misto arboreo-arbustivo, finalizzato se non proprio a nascondere (cosa impossibile), quanto meno a spezzare e rendere discontinua l'immagine del viadotto dall'alto. Questa stretta residualità è completamente venuta meno e con essa anche gli impatti paesaggistici e percettivi correlati.

Se poco sensibili sono le modifiche in termini di modalità d'interazione tra paesaggio e progetto conseguenti all'adeguamento progettuale per il tratto in allineamento lungo Via Ostiense, del tutto non apprezzabili sono quelle relative all'elemento che in assoluto riveste la massima rilevanza paesaggistica dell'intero progetto : il Ponte dei Congressi, in quanto le modifiche dimensionali apportate longitudinalmente al ponte (restringimento di pochi metri della campata centrale) sono assolutamente insignificanti dal punto di vista paesaggistico, rispetto ad una luce complessiva intrarginale pari a circa 160 m.

Infine la trattazione sul Paesaggio non può non concludersi ribadendo e sottolineando come il Parco Fluviale, il cui layout interno ha adesso trovato compimento a livello di progettazione recependo quanto richiesto come ottimizzazioni in sede di CdS.

Preso atto che con nota prot. n. 157181 del 25/10/2017, acquisita con prot. n. 550642 del 31/10/2017, Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Centrale Unica Lavori Pubblici, U.O. Pianificazione e programmazione interventi – Roma Capitale, ha trasmesso la seguente documentazione:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, nota prot. n. 32033 del 14/09/2017, verbale della 2ª seduta della Conferenza di Servizi del 18/07/2017 e pareri acquisiti.

Preso atto che con nota prot. n. 166758 del 08/11/2017, acquisita con prot. n. 565869 del 09/11/2017, Roma Capitale, Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, Centrale Unica Lavori Pubblici, U.O. Pianificazione e programmazione interventi – Roma Capitale, ha trasmesso una nota di riepilogo, aggiornata al 26/10/2017, dei pareri acquisiti riguardanti l'intervento in argomento ed altresì una copia del seguente parere:

- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento VII, Viabilità e Infrastrutture Viarie, Ufficio di Direzione – Viabilità Sud, nota prot. n. CMRC–2017-0124481 del 18/09/2017.

Tutto ciò premesso,

Preso atto dei seguenti pareri espressi sull'opera in argomento ed acquisiti agli atti, che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni, in particolare:

<i>Ufficio</i>	<i>Depositato in CdS</i>	<i>Prot. n. data</i>	<i>Prot. n. data</i>
<i>MINISTERO PER I BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI – SOPRINTENDENZA SPECIALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DI ROMA</i>		<i>Archeologia 0018810 18.07.2017</i>	
		<i>Paesaggio 0028831 183.10.2017</i>	
<i>AGENZIA DEL DEMANIO</i>		<i>2017/1287/DRC-ST2 14.07.207</i>	<i>2017/2750/DRC.ST2 13.09.2017</i>
<i>AUTORITÀ DI DISTRETTO DELL'APPENNINO CENTRALE (EX AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME TEVERE)</i>		<i>0003694 17.07.2017</i>	<i>0004203 08.08.2017</i>
<i>REGIONE LAZIO – DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA, COPIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA: ROMA CAPITALE E CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE</i>	X		
<i>REGIONE LAZIO – DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA E MOBILITÀ – AREA AEROPORTI E INFRASTRUTTURE STRATEGICHE</i>	X		
<i>REGIONE LAZIO -DIREZIONE REGIONALE RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO E RIFIUTI – AREA DIFESA SUOLO E CONSORZI DI IRRIGAZIONE</i>		<i>0366961 17.07.2017</i>	<i>0383693 25.07.2017</i>
<i>REGIONE LAZIO -DIREZIONE REGIONALE RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO E RIFIUTI – AREA CONCESSIONI</i>	X	<i>0422825 18.08.2017</i>	
<i>REGIONE LAZIO – DIREZIONE REGIONALE AGRICOLTURA E SVILUPPO RURALE, CACCIA E PESCA, AREA USI CIVICI, CREDITO E CALAMITÀ NATURALI</i>		<i>0362847 14.07.2017</i>	

Ufficio	Depositato in CdS	Prot. n. data	Prot. n. data
CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE - DIPARTIMENTO VI – PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE – SERVIZIO I “PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DELLA MOBILITÀ GENERALE E DI SETTORE – URBANISTICA E ATTUAZIONE PTMG”	X	CMRC-2017-0108884- 04.08.2017	
CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE - DIPARTIMENTO VII – VIABILITÀ E INFRASTRUTTURE VIARIE – UFFICI DI DIREZIONE – VIABILITÀ ZONA SUD	X	CMRS-2017-0124481 18.09.2017	
ROMA CAPITALE – DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA – DIREZIONE TRASFORMAZIONE URBANA – U.O. RIQUALIFICAZIONE DI AMBITO – QUALITÀ		Q1171913 16.10.2017	
ROMA CAPITALE – DIPARTIMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA- U.O. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE INTERVENTI – ROMA CAPITALE	UFFICIO PROPONENTE: ha raccolto i pareri di competenza di Roma Capitale, trasmettendoli al Dip.to PAU con nota prot. n. QN 146543 del 06.102017 per l'espressione del parere unico di Roma Capitale		
MINISTERO DELLA DIFESA – ISPettorato LOGISTICO DELL’ESERCITO – REPARTO COORDINAMENTO E SUPPORTI GENERALI – UFFICIO MOVIMENTI E TRASPORTI		M_D E24363 REG2017 0055835 14.07.2017	0056296 17.07.2017
MINISTERO DELLA DIFESA – COMANDO MILITARE “RFC LAZIO”		AERONAUTICA MILITARE L2 16-355 M_D ABA001 0042717 06.10.2017	
USL ROMA 2 – SERVIZIO XI INTERZONALE P.A.A.P. – ESAME PROGETTI, ABITABILITÀ ACQUE POTABILI		0029153 17.08.2017	
ACEA ATO 2S.P.A. – AREA IDRICA	X		
ARETI S.P.A.	X	0033144 17.07.2017	
ANAS S.P.A. – CONDIREZIONE GENERALE TECNICA	X		
ANAS S.P.A. – COMPARTIMENTO DELLA VIABILITÀ PER IL LAZIO		CDG-0460973-P 14.09.2017	

Considerato che dall’esame dei suddetti pareri non vengono evidenziati impatti significativi derivanti dalla realizzazione dell’opera, comprensiva delle varianti proposte, che incidono sui fattori ambientali e sul patrimonio culturale.

Preso atto delle dichiarazioni agli atti trasmessi dal Proponente dell’opera ed in parte sopra riportate.

Valutate le modifiche apportate al progetto già assentito con la determinazione di compatibilità

ambientale positiva rimessa con provvedimento prot. n. G12790 del 23/10/2015.

Considerato che dette modifiche progettuali non ricadono nella casistica di cui all'art. 5, comma I, lett. I-bis) della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.

D E T E R M I N A

Per i motivi di cui in premessa che formano parte integrante e sostanziale del presente atto,

di stabilire che non ricorrono i presupposti di cui all'Allegato IV, punto 8, lettera t), della parte II del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii.;

di ribadire le prescrizioni e le condizioni contenute nel provvedimento compatibilità ambientale rimesso con prot. n. G12790 del 23/10/2015;

di trasmettere, la presente determinazione alla Proponente ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna;

di pubblicare la presente determinazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito web www.regione.lazio.it ;

di dichiarare che il rilascio del presente provvedimento non esime il Proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti per la realizzazione dell'opera, fatto salvo i diritti di terzi;

di stabilire che il progetto esaminato, ai sensi dell'art. 25, comma 5 del D.Lgs n. 152/2006, dovrà essere realizzato entro cinque anni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento sul BURL. Trascorso tale periodo, fatta salva la proroga concessa su istanza del proponente la procedura di impatto ambientale dovrà essere reiterata;

di rappresentare che avverso la presente determinazione è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento secondo le modalità di cui al D.Lgs 2 luglio 2010, n. 104, ovvero, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni.

Il Direttore
Ing. Flamina Tosini