

SS.4 - Variante dell'abitato di Monterotondo Scalo - 2°Stralcio

PROGETTO DEFINITIVO

COD. RM190

PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - GDG - ICARIA

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Nando Granieri
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:

MANDANTI:



Dott. Ing. N. Granieri
Dott. Arch. N. Kamenicky
Dott. Ing. V. Truffini
Dott. Arch. A. Bracchini
Dott. Ing. F. Durastanti
Dott. Ing. E. Bartolucci
Dott. Geol. G. Cerquiglini
Geom. S. Scopetta
Dott. Ing. L. Sbrenna
Dott. Ing. M. Briganti Botta
Dott. Ing. E. Sellari
Dott. Ing. L. Dinelli
Dott. Ing. L. Nani
Dott. Ing. F. Pambianco
Dott. Agr. F. Berti Nulli

Dott. Ing. D. Carliaccini
Dott. Ing. S. Sacconi
Dott. Ing. F. Aloe
Dott. Ing. V. De Gori
Dott. Ing. C. Consorti
Geom. M. Manzo

Dott. Ing. V. Rotisciani
Dott. Ing. F. Macchioni
Geom. C. Vischini
Dott. Ing. V. Piu'no
Dott. Ing. G. Pulli
Geom. C. Sugaroni

IL PROGETTISTA:

Elena Bartolucci
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n°A3217

IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Giorgio Cerquiglini
Ordine dei Geologi della Regione Umbria n°108

IL R.U.P.:

Dott. Ing. Achille Devitofranceschi

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Filippo Pambianco
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1373

PROTOCOLLO

DATA



AMBIENTE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

CODICE PROGETTO	NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO LIV. PROG. N. PROG. DPRM0190 D 20	T00-IA01-AMB-RE01-A		
	CODICE ELAB. T00IA01AMBRE01	A	-
A	Emissione	S. Bracchini	A. Bracchini N. Granieri
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO VERIFICATO APPROVATO

INDICE

1	L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE	2
2	LA STRUTTURA DELLO STUDIO	5
3	LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ	6
3.1	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO	6
3.2	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE	7
4	LA DOMANDA DI TRAFFICO	10
4.1	IL TRAFFICO ATTUALE	10
4.2	IL TRAFFICO ATTESO	10
5	LE CONFORMITÀ E LE COERENZE	12
5.1	L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA ALL'OPERA	13
5.2	LE CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	14
5.3	LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE	18
5.4	LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE	44
5.5	LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL'OPERA	49

1 L'INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Il progetto in esame rappresenta il naturale **proseguimento della variante-argine dell'abitato di Monterotondo Scalo** del quale oggi risulta in appalto il *primo stralcio* (progetto integrato del Collegamento Stradale tra l'autostrada "A1 DIR" e la S.S.4 Salaria a Monterotondo Scalo). Esso costituisce uno degli interventi di attuazione della più ampia pianificazione dell'assetto della Media Valle del Tevere, **finalizzato alla messa in sicurezza idraulica** di questi territori, nel rispetto delle legittime esigenze di sviluppo urbanistico dei piccoli centri che sorgono al loro interno e della salvaguardia idraulica dell'area metropolitana di Roma.

Il *secondo stralcio* dell'intervento SS4 "variante di Monterotondo Scalo" è un progetto che si compone di due fasi principali, la **prima fase**, oggetto della seguente progettazione, consiste nella realizzazione di una strada di Bypass dell'abitato di Monterotondo su un rilevato predisposto e realizzato per poter poi diventare argine in una **seconda fase** quando tutte le opere idrauliche complementari di difesa attiva e passiva a cura della Regione Lazio, saranno state realizzate.

La viabilità di progetto si compone di un tracciato primario, a sua volta costituito da due tratti: uno che va dalla rotatoria "A" alla "B" (Asse 1, di circa 2Km) ed un altro che va dalla rotatoria "B" alla "C" (Asse 2, di circa 735m), i quali ripristineranno la continuità viaria dell'attuale S.S. 4 "Salaria", e di un tracciato secondario (Asse 3, di circa 490 m) che va dalla rotatoria "B" alla "D". Dalla rotatoria "D" hanno origine i due rami di riconnessione con l'attuale strada "Salaria" che passa attualmente all'interno dell'abitato di Monterotondo, sia a Sud, tratto di circa 185 m, che a Nord, tratto di circa 167 m.



Il progetto è stato sviluppato considerando come dato di base una quota per la piena duecentennale del Tevere pari a 24.5 m s.l.m e una quota di sommità dell'argine almeno a +1.5m (26m slm). La funzionalità arginale potrà entrare in funzione solo a seguito del completamento della Messa in Sicurezza della Media Valle del Tevere, con conseguente realizzazione delle casse di espansione previste a monte e del completamento dell'arginatura a nord. Per tale ragione è necessario prevedere un periodo transitorio ove la strada sul rilevato arginale sarà in esercizio ma tale argine dovrà risultare idraulicamente trasparente. Si prevedono così delle aperture in asse a quella che oggi rappresentano dei fossi di scolo e dove l'acqua naturalmente defluisce dall'abitato di Monterotondo verso il fiume Tevere.

Nel momento in cui il rilevato stradale funzionerà come argine le paratoie che equipaggiano gli scatolari saranno attive e durante l'evento di piena potranno essere calate per sigillare le aperture e rendere l'arginatura ad essa impermeabile. Nelle condizioni di magra, le paratoie rimarranno in posizione di aperto, come in fase 1, consentendo ai fossi il naturale deflusso delle acque verso il Tevere. In questo caso le acque provenienti dai bacini secondari (fosso Ventaglio) non avranno più sfogo verso il Tevere e tenderanno ad accumularsi lato monte del rilevato stradale. La soluzione per evitare l'allagamento dell'area a monte del rilevato prevede la realizzazione di un impianto idrovoro di rilancio delle portate attraverso il rilevato. Seppure l'impianto non sia parte della progettazione in corso, sono state eseguite delle predisposizioni per tale futuro ipotetico impianto, inserendo nel rilevato dei tubi camicia, nei quali saranno posati i tubi di mandata del sollevamento meccanico.

La strada nell'intero tratto A-B (Asse 1) e nel tratto B-D (Asse 3), si attesta sempre ad una quota maggiore di 26 m. s.l.m, ed insieme ad un breve tratto di solo argine che si attesta sull'attuale rilevato ferroviario, garantisce la protezione dell'abitato di Monterotondo da una futura esondazione con tempo di ritorno duecentennale del fiume "Tevere". La strada del tratto B-C (Asse 2) non ha funzione di arginatura ed a tal proposito sarà garantito il deflusso delle acque del fosso esistente "Pantarella" fino al suo termine naturale nel fiume "Tevere", tramite il suo scavalco con un Viadotto a più campate con luci maggiori di 40m, calcolate tenendo in considerazione la piena duecentennale del "Tevere". I due rami della rotatoria "D", di riconnessione alla SS 4 Salaria, sono compatibili con l'eventuale futuro ricollegamento con "Via di Valle Ricca" (Asse blu nell'immagine successiva) su rilevato e viadotto, che potrà avere caratteristiche geometriche plano-altimetriche, che rientrano in una strada di categoria "C".

Dal punto di vista strettamente procedurale-ambientale, il riferimento normativo è rappresentato dal Testo unico ambientale D.Lgs. 152/06 e s.m.i con particolare riferimento alle novità introdotte dal D.Lgs. 104/17. Il testo unico, infatti disciplina le principali procedure in termini di valutazioni ambientali (con particolare riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ed alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA (VA)) e individua la tipologia e le classi dimensionali degli interventi che devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, nonché l'ente competente alla valutazione (Stato o Regione). Secondo quanto disposto dall'art. 6, com. 6, let. b):

«6. La VIA è effettuata per:

a) i progetti di cui agli allegati II e III alla parte seconda del presente decreto;»

Entrando nel merito del presente caso specifico, la tipologia di progettazione in questa sede presentata, e dunque oggetto di valutazione, non ricadrebbe tra i progetti da sottoporre a VIA; tuttavia, poiché l'intervento andrà ad inserirsi all'interno di un contesto caratterizzato da elementi particolarmente sensibili per l'aspetto ambientale, naturalistico, paesaggistico ed idraulico, con conseguente possibilità di ricadute ambientali sugli stessi, si è deciso, a scopo altamente cautelativo, di intraprendere tale procedura di valutazione degli impatti anche al fine eventualmente di prevedere sin da subito le eventuali misure mitigative da attuarsi. Inoltre, il progetto in questa fase costituisce il naturale proseguimento dell'appalto del 1° stralcio, che venne sottoposto nel 2003 a procedura VIA. In ultimo, la fase di progettazione in corso (PD) non risulterebbe "appropriata" ai fini dell'esecuzione di una procedura di sola Verifica di assoggettabilità a VIA con possibile rinvio.

Al fine di meglio indirizzare gli studi ambientali correlati, lo studio di impatto ambientale sarà redatto al livello di progettazione definitiva. Il D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. inoltre sancisce che, nelle more dell'emanazione di specifico Decreto Ministeriale con i quali saranno sanciti i contenuti minimi della progettazione nei tre livelli progettuali, si applicano le disposizioni del DPR 207/2010. Inoltre, è attualmente in fase di redazione il citato Decreto Ministeriale che dovrà sostituire il DPR 207/2010. In riferimento a questo, ad oggi, sarebbe necessario predisporre uno "studio di impatto ambientale" ai sensi dell'art. 24 com. 2 let. e secondo i contenuti definiti dall'art. 27 da allegare alla progettazione definitiva. Dal punto di vista ambientale il com. 1 dell'art. 27 definisce che:

«Lo studio di impatto ambientale, ove previsto dalla normativa vigente, è redatto secondo le norme tecniche che disciplinano la materia ed è predisposto contestualmente al progetto definitivo sulla base dei risultati della fase di selezione preliminare dello studio di impatto ambientale, nonché dei dati e delle informazioni raccolte nell'ambito del progetto stesso anche con riferimento alle cave e alle discariche.»

Stante quanto sinora evidenziato in termini di quadro normativo, ed in considerazione dell'attuale stato di aggiornamento dello stesso, si è scelto di redigere uno studio ambientale (studio di impatto ambientale) che fosse in grado di soddisfare sia la normativa ambientale (D.Lgs. 152/06 e s.m.i.) sia la normativa sulla progettazione (D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., DPR 120/2010). **Il presente SIA, pertanto, è volto all'analisi degli**

impatti potenziali derivanti dalla realizzazione e gestione dell'infrastruttura stessa, in coerenza a quanto disposto dalla normativa sulle modalità di redazione degli studi di impatto ambientale.

Inoltre, in considerazione della presenza nell'area interessata dal progetto in valutazione di aree sottoposte a vincolo paesaggistico, si è provveduto a redigere, a supporto della valutazione e della progettazione stessa, la relativa **Relazione paesaggistica**.

Per perseguire gli obiettivi sopraesposti è stata individuata una serie di studi di natura ambientale a supporto della progettazione e dei procedimenti di valutazione ambientale di *tipo modulare* utile per volgere la progettazione ed i procedimenti di valutazione verso una reale efficacia ed efficienza. Muovendo da tale obiettivo si è sviluppata una proposta articolata secondo **sei parti** che danno riscontro delle indicazioni richieste dalla norma attuale. Detta articolazione è utile per tenere anche in ordine i contenuti delle diverse elaborazioni e in funzione delle necessità di comporre i documenti di progetto e necessari per attivare le singole istanze.

Le 6 parti citate raccolgono:

1. **L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità** dell'iniziativa con particolare riferimento alle motivazioni e agli studi volti al dimensionamento dell'intervento. Ruolo importante assume la determinazione degli obiettivi del progetto da intendere sia per gli aspetti tecnico-funzionali sia per quelli ambientali;
2. **Lo scenario di base**. Esso rappresenta il punto di partenza di ogni analisi e ad esso ci si riferisce sia nella fase di progettazione che di analisi ambientale e di non trascurabile importanza anche per il monitoraggio. Nello stato di fatto risultano presenti anche le opere oggetto di potenziamento;
3. **Fattibilità delle alternative e soluzioni**. Specialmente per le opere stradali le soluzioni non sono figlie di un teorema matematico ma frutto della comparazione di più ipotesi la cui ottimizzazione porta a definire l'ipotesi ottimale. Dal confronto si perviene alla soluzione migliore ovvero quella che ottimizza i diversi parametri che incidono sulla sua funzionalità ed inserimento ambientale;
4. **L'Assetto futuro e l'intervento**. È l'opera ovvero il progetto della stessa e tutte le elaborazioni relative alla sua costruzione. Sarà questa sezione della documentazione a fare da punto di scambio e di convergenza delle varie elaborazioni del rapporto opera-ambiente;
5. **Gli impatti della cantierizzazione**. Molte attenzioni sono poste a questo argomento e la struttura delle informazioni correlate a questo tema dovrà essere un dinamico flusso informativo tra gli aspetti ambientali e quelli tecnici del progetto. È un momento proprio delle valutazioni tecnico/ambientali di dettaglio;
6. **Gli impatti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni**. Sono qui raccolte le principali attenzioni: dagli impatti ambientali, alle mitigazioni, agli effetti cumulativi, ecc.

Stante l'impostazione sopra indicata la costruzione delle documentazioni per i diversi tipi di procedure ambientali è conseguenza del livello di approfondimento da raggiungere.

2 LA STRUTTURA DELLO STUDIO

Entrando nello specifico, sulla base di quanto espresso al capitolo precedente, il presente Studio di Impatto ambientale si compone di 6 Parti:

- PARTE 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità;
- PARTE 2: Lo scenario di base;
- PARTE 3: Fattibilità delle alternative e soluzioni;
- PARTE 4: L'Assetto futuro e l'intervento;
- PARTE 5: Gli impatti della cantierizzazione;
- PARTE 6: Gli impatti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni.

Al fine di fornire un quadro complessivo delle principali tematiche affrontate all'interno della parte in oggetto, si può far riferimento a quanto di seguito riportato sinteticamente.

SIA PARTE 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità:

- 1 L'intervento e la procedura di valutazione ambientale
- 2 La struttura dello studio
- 3 Le motivazioni alla base dell'iniziativa: obiettivi e criticità
 - 3.1 Obiettivi e criticità sotto il profilo tecnico
 - 3.2 Obiettivi e criticità sotto il profilo ambientale
- 4 La domanda di traffico
 - 4.1 Il traffico attuale
 - 4.2 Il traffico atteso
- 5 Le conformità e le coerenze
 - 5.1 L'individuazione degli strumenti di pertinenza all'opera
 - 5.2 Le conformità con il sistema dei vincoli e delle tutele
 - 5.3 Le conformità con la pianificazione
 - 5.4 Le coerenze con gli obiettivi di pianificazione
 - 5.5 Le coerenze con gli obiettivi di base dell'opera

Per il dettaglio dei temi affrontati nelle restanti parti costituenti, nel loro complesso, lo Studio di Impatto Ambientale, si rimanda a ciascuna delle parti sopra riepilogate.

In relazione alla struttura sopra definita il presente documento è riferito alla Parte 1 relativa agli obiettivi, coerenze e conformità dell'iniziativa prevista. Per le parti a seguire si rimanda agli appositi documenti dello Studio.

3 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

3.1 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO

Le motivazioni che hanno reso necessaria la redazione dell'intervento sulla SS4 Variante dell'abitato di Monterotondo Scalo – secondo stralcio costituisce uno degli interventi di attuazione della più ampia pianificazione dell'assetto della Media Valle del Tevere, *finalizzato alla messa in sicurezza idraulica* di questi territori, nel rispetto delle legittime esigenze di sviluppo urbanistico dei piccoli centri che sorgono al loro interno e della salvaguardia idraulica dell'area metropolitana di Roma.

Il *secondo stralcio* dell'intervento *si compone di due fasi* principali, la *prima* oggetto della seguente progettazione consiste nella realizzazione di una strada di Bypass dell'abitato di Monterotondo su un rilevato predisposto e realizzato per poter poi diventare argine in una *seconda* fase quando tutte le opere idrauliche complementari di difesa attiva e passiva a cura della Regione Lazio, saranno state realizzate. In ragione di ciò la progettazione è stata realizzata prevedendo tutti gli accorgimenti necessari affinché il rilevato stradale possa avere le caratteristiche meccaniche, e idrauliche, per poter in una seconda fase assolvere la funzione di argine, ma verificando che, fino a quando le opere complementari non saranno realizzate, esso risulti trasparente rispetto alla piena del Tevere valutata per i diversi tempi di ritorno previsti in normativa, per non aggravare le condizioni a valle, e quindi dell'area metropolitana di Roma.

Si prevedono opere d'arte quali tre grandi scatolari idraulici per garantire la trasparenza idraulica nella prima fase attrezzati con paratoie che potranno essere chiuse quando il rilevato stradale in seconda fase potrà, in occasione dell'evento di piena, entrare in esercizio come arginatura.

Il progetto complessivo di *Messa in sicurezza della Media Valle del Tevere*, in fase di sviluppo da parte della Regione Lazio, ha come oggetto la *difesa degli abitati di Monterotondo Scalo per mezzo di argini e il recupero della capacità d'invaso perduta, attraverso una cassa di espansione in derivazione, posta più a monte nel Comune di Capena, in un'area già interessata da esondazione, in caso di evento critico con tempo di ritorno di 200 anni. La configurazione finale sarà tale da garantire l'invarianza idraulica a monte della città di Roma, recuperando i volumi di esondazione al suo interno.* La difesa idraulica passiva interessa la frazione di Monterotondo Scalo, posta ai piedi dell'abitato di Monterotondo, sviluppatasi in seguito alla costruzione della stazione ferroviaria, che riguarda una zona pianeggiante della piana del Tevere, tra la via Salaria e la traversa del Ponte del Grillo, che ospita, oltre ad imprese locali, anche numerose filiali di aziende con rilevanza nazionale. Sono presenti numerosi insediamenti industriali di tipo ceramico e laterizio, alcuni in disuso, e impianti sportivi, nonché il Campus di Monterotondo del CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche.

All'interno dei paragrafi seguenti è stata effettuata una lettura del progetto distinguendo gli *obiettivi tecnici e funzionali* da quelli *ambientali*. Per i primi, se da un lato rappresentano il "core business" dell'iniziativa insita nella natura stessa della proposta dall'altro hanno un effetto di carattere sociale ma tale da individuare ottimizzazioni anche per la qualità ambientale e di vivibilità del territorio nel quale si inserisce l'opera. Tali obiettivi, se pur non esplicitati all'interno dei singoli documenti di progettazione possono comunque essere estrapolati dalle logiche dei processi progettuali nonché dalle grandezze numeriche utilizzate negli studi trasportistici. A tale riguardo è stato possibile *individuare dei Macro Obiettivi Tecnici da cui discernono diversi Obiettivi Specifici Tecnici*.

In linea generale sono stati individuati i seguenti **Macro Obiettivi Tecnici** correlati all'infrastruttura in progetto:

- MOT.01 Massimizzare la messa in sicurezza idraulica della zona;
- MOT.02 Migliorare la mobilità a livello locale.

Secondo quanto sopra esposto è quindi possibile far corrispondere, ad ogni Macro Obiettivo Tecnico uno o più Obiettivi Specifici. Di seguito si riportano quelli individuati in relazione all'intervento in esame.

MOT.01 Massimizzare la messa in sicurezza idraulica.

- OST.1.1 Massimizzare la messa in sicurezza idraulica della zona: obiettivo della progettazione è quello di mettere in sicurezza idraulica le aree attualmente antropizzate e per le quali è previsto uno sviluppo urbanistico nell'ambito dell'abitato di Monterotondo Scalo. In una *prima fase*, ove la strada sia esercizio prima del completamento delle altre opere previste nel piano di messa in sicurezza della Media Valle del Tevere (cassa di espansione e arginature a nord), essa dovrà risultare completamente trasparente alle piene per i diversi tempi di ritorno al fine di non aggravare idraulicamente la situazione a valle (abitato di Roma). A tal fine, le paratoie che equipaggiano gli scatolari rimarranno in questa fase sempre in posizione aperta, entrando in funzione solo durante gli interventi periodici di manutenzione, da eseguirsi in tempo di magra. Così, gli scatolari idraulici di progetto manterranno il rilevato trasparente e permetteranno all'acqua di entrare ed uscire dall'arginatura, andando ad occupare i suoli in maniera del tutto analoga alla situazione ante-operam. Per poter lavorare in tale fase, i paramenti del rilevato sono stati protetti idraulicamente con sistemi impermeabili sia lato monte (Monterotondo Scalo) che lato valle (Tevere). In una *seconda fase*, a seguito del completamento delle altre opere previste nel piano di messa in sicurezza della Media Valle del Tevere, ovvero ove esse siano realizzate prima dell'entrata in esercizio della strada, quest'ultima potrà funzionare come argine a tutti gli effetti.

In tale fase le paratoie saranno attive e durante l'evento di piena potranno essere calate per sigillare le aperture e rendere l'arginatura ad essa impermeabile. Nelle condizioni di magra, le paratoie rimarranno in posizione di aperto, come in fase 1, consentendo ai fossi il naturale deflusso delle acque verso il Tevere.

MOT.02 - Migliorare la mobilità a livello locale.

- OST.2.1 Realizzazione di una bretella della Salaria in variante che bypassa l'abitato di Monterotondo Scalo con benefici trasportistici alle viabilità interne all'abitato. La nuova infrastruttura, così come progettata, consentirà una redistribuzione dei traffici interni a Monterotondo, un alleggerimento della SS 4 Salaria rispetto al traffico di attraversamento da e per Roma oltre al mantenimento della continuità dell'attuale Salaria altrimenti interrotta dall'inserimento della variante-argine a protezione dell'abitato di Monterotondo Scalo da una futura esondazione con tempo di ritorno duecentennale del fiume "Tevere".

3.2 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE

In analogia a quanto visto dal punto di vista tecnico, nell'ottica di una progettazione sostenibile, sono di seguito definiti gli obiettivi ambientali che insieme a quelli tecnici costituiscono gli "obiettivi di progetto".

Risulta evidente come la realizzazione di un'opera in generale possa produrre eventuali interferenze da un punto di vista ambientale ma, al contempo, comporta anche dei benefici ambientali rispetto alla situazione attuale. Allo scopo, dunque, di valutare la compatibilità del progetto sotto il profilo ambientale sono stati definiti i cosiddetti *obiettivi ambientali* distinguendoli, come fatto per quelli tecnici, in *Macro Obiettivi* ed *Obiettivi Specifici*.

In linea generale è possibile individuare i seguenti **Macro Obiettivi Ambientali**:

- MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale;

- MOA.02 Tutelare il benessere sociale anche dal punto di vista della sicurezza;
- MOA.03 Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo;
- MOA.04 Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo;
- MOA.05 Conservare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali.

Secondo quanto sopra esposto anche in questo caso ad ogni Macro Obiettivo Ambientale sono stati fatti corrispondere diversi *Obiettivi Specifici*, di seguito individuati.

MOA.01 - Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale

- OSA.1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale: obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l'area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;
- OSA.1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio: il tracciato previsto deve essere il più possibile compatibile con il paesaggio circostante, in particolare con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio ossia quegli elementi strutturanti il paesaggio;
- OSA.1.3 Migliorare la fruibilità del patrimonio culturale e ambientale: il progetto dovrà il più possibile prediligere soluzioni che permettano la fruibilità dei luoghi caratterizzanti l'area di interesse.

MOA.02 - Tutelare il benessere sociale anche dal punto di vista della sicurezza

- OSA.2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita: obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;
- OSA.2.2 Ottimizzare la funzionalità stradale: il nuovo tracciato deve essere geometricamente coerente in modo tale da migliorare la funzionalità stradale per gli utenti, attraverso la realizzazione di rettilinei e raggi di curvatura di dimensioni tali da rispettare i limiti normativi, che siano ben interpretati dagli utenti della strada;
- OSA.2.3 Proteggere il territorio dai rischi idraulici: il presente obiettivo vuole massimizzare la messa in sicurezza idraulica delle aree attualmente antropizzate e per le quali è previsto uno sviluppo urbanistico nell'ambito dell'abitato di Monterotondo Scalo;
- OSA.2.4 Minimizzare il disturbo durante la realizzazione dell'opera: obiettivo del progetto è quello di ridurre il più possibile le emissioni atmosferiche ed acustiche durante le fasi di cantiere.

MOA.03 - Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo

- OSA.3.1 Preservare la qualità delle acque: obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle acque che potrebbero essere inquinate dalle acque meteoriche di piattaforma. Pertanto, l'obiettivo è quello di prevedere dei sistemi di smaltimento che tengano in considerazione di depurare le stesse prima dell'arrivo al recapito finale;
- OSA.3.2 Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili: nella realizzazione della nuova viabilità l'obiettivo è quello di minimizzare il consumo di suolo;
- OSA.3.3 Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo: l'obiettivo è quello di cercare di riutilizzare il più possibile il materiale scavato in modo da minimizzare il consumo di risorse riducendo gli approvvigionamenti da cava;

MOA.04 - Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo

- OSA.4.1 Minimizzare la produzione dei rifiuti: allo stesso modo dell'obiettivo precedente, in questo caso si intende minimizzare la produzione di rifiuti e quindi minimizzare i quantitativi di materiale da smaltire, favorendo il riutilizzo dello stesso nell'opera stessa di progetto o presso impianti di recupero o siti di deposito definitivo.

MOA.05 - Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali

- OSA.5.1 Conservare e tutelare la biodiversità: l'obiettivo riguarda la tutela della biodiversità attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree naturali e semi naturali al fine di non alterare significativamente gli habitat naturali presenti.

4 LA DOMANDA DI TRAFFICO

4.1 IL TRAFFICO ATTUALE

La ricostruzione dello stato attuale in termini di *offerta e domanda* di trasporto è stata la base per le valutazioni degli scenari di progetto effettuate nell'ambito dello "Studio di traffico" del PD mediante la costruzione di un modello di simulazione multiclasse (veicoli leggeri e pesanti).

La viabilità di Monterotondo è oggi interessata da traffici prevalentemente locali e di collegamento con Roma (più contenuti sono i traffici di attraversamento da Rieti). Per quanto riguarda gli indicatori trasportistici, distanza percorsa, tempi di viaggio e velocità media, a seguire si riportano quelli riferiti alla rete assegnata nel suo complesso.

VEICOLI LEGGERI

SCENARIO	ATTUALE	RIFERIMENTO 2025	PROGETTO 2025	RIFERIMENTO 2035	PROGETTO 2035
INDICATORI TRASPORTISTICI	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE
vetture*km	562.380	595.114	595.319	696.567	696.504
vetture*h	7.358	7.830	7.877	9.302	9.369
velocità media (vett*km/vett*h)	76,4	76,0	75,6	74,9	74,3

VEICOLI COMMERCIALI

SCENARIO	ATTUALE	RIFERIMENTO 2025	PROGETTO 2025	RIFERIMENTO 2035	PROGETTO 2035
INDICATORI TRASPORTISTICI	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE	TUTTA LA RETE
vetture*km	71.904	76.768	76.777	91.854	91.877
vetture*h	895	957	957	1.150	1.151
velocità media (vett*km/vett*h)	80,3	80,2	80,2	79,9	79,8

4.2 IL TRAFFICO ATTESO

Nell'ambito dello "Studio di traffico" del PD, è stato costruito un modello di simulazione multiclasse (veicoli leggeri e pesanti). All'interno dello studio sono stati valutati i flussi veicolari sulla variante di progetto della S.S.4 Salaria, 2° Stralcio, ed è stata stimata l'evoluzione della domanda di trasporto nell'area di studio. In funzione dei tassi di crescita annui è stato possibile stimare i dati di traffico per lo scenario di progetto agli orizzonti temporali di apertura al traffico dei due stralci (2025) e a 10 anni dalla messa in esercizio della variante (2035).

Figura 1. Inquadramento dell'area di intervento



La ricostruzione dello stato attuale in termini di offerta e domanda di trasporto è stata la base per le valutazioni degli *scenari di progetto*. Sono stati definiti gli *scenari di riferimento al 2025 e al 2035*, con domanda incrementata in funzione dei tassi di crescita annui e prevedendo la sola realizzazione del Primo Stralcio della variante in fase avanzata di realizzazione. Tali scenari sono utili per fare valutazioni di tipo qualitativo e quantitativo sull'efficacia dell'intervento di progetto.

Le differenze tra lo scenario di riferimento e lo scenario di progetto agli orizzonti temporali 2025 e 2035 e la definizione degli indicatori trasportistici dimostrano come *la realizzazione della variante consente di dirottare una quota consistente di veicoli in transito sulla SS 4 Salaria alleggerendo il tratto urbano della statale e le viabilità interne a Monterotondo*.

Gli indicatori a seguire si riferiscono alla SS4 Salaria esistente nel tratto che si estende dall'intersezione con via Leonardo da Vinci a nord est all'intersezione con l'asse 2 della variante di progetto a sud ovest (tratto nel riquadro rosso della figura a seguire).



In particolare, confrontando gli scenari di riferimento e di progetto si rileva *una diminuzione dell'impegno dell'infrastruttura esistente (vetture*km) da parte dei traffici di attraversamento con conseguente miglioramento della fruizione per i traffici a carattere locale e urbano. Questo comporta inoltre una riduzione degli inquinanti atmosferici e acustici legati al traffico veicolare oltre ad un miglioramento dei livelli di sicurezza stradale*.

VEICOLI LEGGERI

SCENARIO	RIFERIMENTO 2025	PROGETTO 2025	RIFERIMENTO 2035	PROGETTO 2035
	SS4	SS4	SS4	SS4
INDICATORI TRASPORTISTICI				
vetture*km	4040.6	2021.1	4342.4	2128.9
vetture*h	75.3	71.3	81.4	75.7

VEICOLI COMMERCIALI

SCENARIO	RIFERIMENTO 2025	PROGETTO 2025	RIFERIMENTO 2035	PROGETTO 2035
	SS4	SS4	SS4	SS4
INDICATORI TRASPORTISTICI				
vetture*km	122.4	73.9	147.9	86.3
vetture*h	2.6	2.7	3.2	3.1

5 LE CONFORMITÀ E LE COERENZE

Prima di procedere alla disamina della vincolistica di carattere paesaggistico a tutti i livelli territoriali insistente nell'area di progetto risulta necessario ricordare, ai fini di una corretta interpretazione della stessa, che la Corte Costituzionale, con sentenza n.240 del 17 Novembre 2020, ha *annullato la Deliberazione 5/2019 della Regione Lazio con la quale era stato approvato il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)*.

Tale decisione comporta l'annullamento anche "degli atti attuativi e consequenziali, fra i quali la nota della Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica della Regione Lazio, del 20 febbraio 2020, prot. 0153503, attuativa della delibera impugnata in quanto relativa ai procedimenti in corso per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica". La sentenza inoltre precisa che: "Partendo dalla considerazione che l'annullamento riguarda la sola deliberazione di approvazione del PTPR, **di fatto oggi riemergono le disposizioni vigenti sino alla pubblicazione dell'atto annullato**, cioè alla data del 13 febbraio 2020 (data di pubblicazione del PTPR approvato). Quindi in virtù dell'allora contestuale cogenza dei PTP vigenti dal 1998 e delle misure di salvaguardia del PTPR adottato dal 2008, risultano applicabili le disposizioni più restrittive fra gli strumenti richiamati". Con riferimento ai Piani richiamati (antecedenti la data del 13 Febbraio 2020) si riportano brevemente le disposizioni previste al fine di individuare il regime "più restrittivo" applicabile al progetto in esame e successivamente approfondito in questa sede. Con la **Legge 24/1998 "Pianificazione paesistica e tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico"** e s.m.i. la Regione Lazio, **in attesa dell'approvazione del PTPR, detta disposizioni al fine di garantire una tutela omogenea sul territorio regionale**. Nello specifico: Art. 21 – Approvazione del PTPR riporta:

" 1. Entro il 14 febbraio 2020, la Regione procede all'approvazione del PTPR quale unico piano territoriale paesistico regionale (...). **Decorso inutilmente tale termine, operano esclusivamente le norme di tutela di cui al Capo II e, nelle aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente, sono consentiti esclusivamente interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico ed igienico e restauro conservativo**". E ancora, secondo l'Art. 36bis – PTP già approvati: "1. **I PTP approvati (...) alla data di entrata in vigore della presente legge continuano ad avere efficacia fino alla data di approvazione del PTPR;**

2. **Ai PTP di cui al com. 1 si applicano le norme dei Capi II e V. In caso di contrasto tra le disposizioni dei PTP e le disposizioni contenute nel Capo II prevalgono quelle più restrittive**".

Si precisa che la progettazione in esame è ricompresa all'interno del Capo II, art.18ter "Interventi sul patrimonio edilizio esistente e sulle infrastrutture", com.b-ter) in cui si esplicita quanto segue: "previo parere preventivo e vincolante del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, sono consentite la realizzazione di opere pubbliche o di pubblico interesse". Alla luce di quanto sopra evidenziato i riferimenti quindi validi di cui tener conto nella presente progettazione riguardano il Capo II, gli artt.7 (Protezione dei corsi delle acque pubbliche), 18-ter (Interventi sul patrimonio edilizio esistente e sulle infrastrutture); al Capo V gli artt.25 (Autorizzazioni e pareri paesistici nelle zone vincolate), 29 (Opere e piani da corredare con SIP), 30 (Studio di Inserimento Paesistico - SIP), 31 (Norme di salvaguardia).

5.1 L'INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA ALL'OPERA

Il contesto pianificatorio di riferimento preso in esame, utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all'opera di progetto, viene riassunto di seguito.

PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

Ambito	Strumenti	Estremi
Regionale	Piani Territoriali Paesistici (P.T.P.) del Lazio: 1. il Piano Territoriale Paesistico n.7 "Monterotondo – Tivoli" 2. il Piano Territoriale Paesistico n.15/8 "Valle del Tevere Nord"	1. Adottato con D.G.R. 2285/1987 e approvato con L.R. 24/1998; 2. Adottato con D.G.R. 5580/1998 e approvato con D.G.R/c 527/2000 ai sensi della L.R. 24/1998.
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.) della Città Metropolitana di Roma con funzione di Piano Territoriale di Coordinamento	Approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.1 del 18 gennaio 2010
Comunale	Piano Regolatore Generale del Comune di Monterotondo	Approvazione ultima Variante Generale con Deliberazione di Giunta Regionale n.841 del 13.11.2009 ¹
	Piano Regolatore Generale del Comune di Roma	Approvazione con Delibera di Consiglio Comunale n.18 del 12 febbraio 2008

PIANIFICAZIONE ORDINARIA SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

Ambito	Strumenti	Estremi
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei ministri il 2 marzo 2001 – Approvato con DPR 14/03/2001
	Piano Nazionale della Logistica 2011-2020	Approvato nel dicembre 2010 ed aggiornato il 26/07/2012 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica del MIT ²
	Allegato al Documento Economia e Finanza 2019 - Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia	Approvato dal Consiglio dei ministri il 09 Aprile 2019
Regionale	Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) – Orizzonte 2020	Istituito con Legge n. 144 del 1999 ³
	Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio (PRMTL)	Adozione con Deliberazione 7 agosto 2013, n. 260 degli indirizzi per la stesura del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL).

¹ Con Delibera di Giunta Regionale n. 452 del 09.09.2015, pubblicata sul BUR Lazio n. 76 del 22.09.2015, sono state introdotte alcune modifiche normative alle N.T.A.

² Ai sensi di quanto previsto dall'art. 12 com. 20, del D.L. 95/2012, convertito con legge 135/2012, a decorrere dal 28 luglio 2012 è stata soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica le cui funzioni sono state definitivamente trasferite alla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità.

³ Il MIT ha elaborato una prima versione del PNSS Orizzonte 2020, che è stato oggetto di consultazione pubblica nel mese di marzo 2014. Il PNSS Orizzonte 2020 prosegue l'azione del precedente Piano 2001 - 2010 e ne costituisce un aggiornamento.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

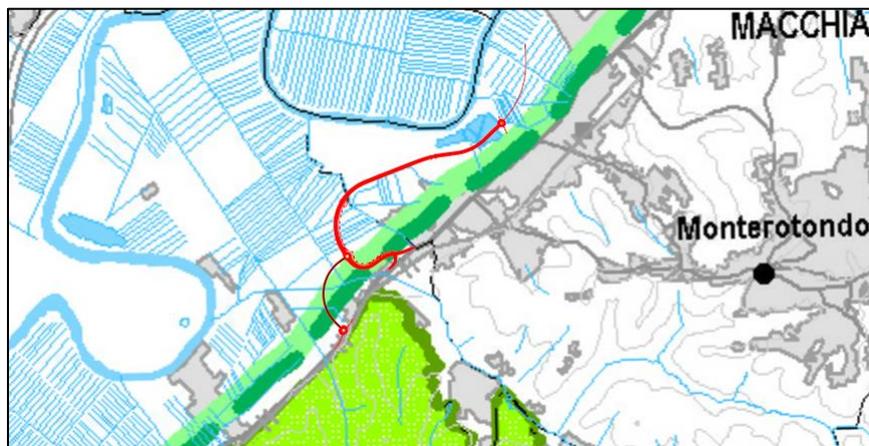
	Piano Territoriale Regionale Generale (P.T.R.G.)	Adottato con D.G.R. n.2581 del 19 dicembre 2001 come Quadro di Riferimento Territoriale (QRT)
Provinciale	Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)	Approvazione con decreto n.122 della Sindaca Metropolitana del 28 ottobre 2019 delle "Linee di Indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)"

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente studio si è deciso di prevedere la trattazione degli strumenti di pianificazione relativi al settore ambientale all'interno delle singole componenti ambientali interessate dagli stessi, alle quali dunque si rimanda per i dettagli dell'analisi.

5.2 LE CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

L'analisi del sistema dei vincoli e delle tutele permette di stabilire le relazioni intercorrenti tra gli elementi del suddetto quadro e l'area oggetto dell'intervento in progetto. Per quanto concerne il **sistema dei vincoli e la disciplina di tutela**, l'elaborato riferito alla "*Carta dei Vincoli e delle tutele*" (T00-IA20-AMB-CT07-A) allegato alla progettazione evidenzia come l'intervento risulta ricadere *all'interno di un'area ancora non istituita di interesse regionale secondo lo Schema del Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve*.

Figura 2. Estratto della Tav. T00-IA20-AMB-CT07-A. In rosso il tracciato di progetto



- APR - Aree Naturali Protette di interesse Regionale (Parchi, Riserve Naturali e Monumenti Naturali ai sensi della L. 394/91 art. 22 - L.R. 29/97 - ex L. R. 46/77)**
- APR1 - Riserva Naturale Parziale Monterano, APR2 - Riserva Naturale Regionale Macchiatonda, APR3 - Monumento Naturale Palude di Torre Flavia, APR4 - Monumento Naturale Caldara di Marziana, APR5 - R.N. Parco Nazionale Regionale Complesso lacuale di Bracciano e Martignano, APR6 - Monumento Naturale Pantane e Lagusiello, APR7 - Parco SubUrbano Valle del Treja, APR8 - Riserva Naturale Nazzano Tevere Farfa, APR9 - Parco Naturale di Veio, APR10 - Parco Naturale Regionale dei Monti Lucretili, APR11 - Monumento Naturale Galleria Antica, APR12 - Monumento Naturale Quarto degli Ebrei / Tenuta di Mazzalupetto, APR13 - Riserva Naturale Insugherata, APR14 - Riserva Naturale Tenuta di Acquafredda, APR15 - Parco Regionale Urbano Pineto, APR16 - Riserva Naturale Monte Mario, APR17 - Riserva Naturale Valle dell'Aniene, APR18 - Parco Regionale Urbano di Aguzzano, APR19 - Riserva Naturale di Marcigliana, APR20 - Parco Archeologico Naturale Inviolata, APR21 - Monumento Naturale Valle delle Cannucce, APR22 - Monumento Naturale Parco Villa Clementi e Fonte S. Stefano, APR23 - Monumento Naturale La Selva, APR24 - Parco Naturale Regionale dei Monti Simbruini, APR25 - Riserva Naturale Tenuta dei Massimi, APR26 - Parco Urbano Pineta di Castel Fusano, APR27 - Riserva Naturale Decima / Malafede, APR28 - Riserva Naturale Laurentino / Acqua Acetosa, APR29 - Riserva Naturale Valle dei Casali, APR30 - Parco Regionale Appia Antica, APR31 - Parco Regionale Castelli Romani, APR32 - Riserva Naturale Regionale Tor Caldara, APR33 - Monumento Naturale Parco della Cellulosa - APR34 Monumento Naturale Lago di Giulianello

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Aree segnalate ai fini della tutela

Piano Stralcio delle Autorità di Bacino

PS - Corridoio fluviale del Tevere e dell'Aniene segnalato nel Piano Stralcio n. 5 dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere (Delibera di adozione del Comitato Istituzionale n. 104 del 31/07/03)
PS1 - Corridoio fluviale di Tevere ed Aniene

Schema del Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve (D.G.R. 8098/92 e s.m.i. - L.R. 29/97 art. 43)

PR - Aree non istituite perimetrate di interesse Regionale
PR1 - Complesso Tolletano Cente; PR2 - Tevere Farfa Treja; PR3 - Complesso fluviale Sacco Liri Gangliano; PR4 - Monti Lepini / Ausoni / Aurunci

PP - Aree non istituite perimetrate di interesse Provinciale
PP1 - Illicido Nord; PP2 - Arco dei Castelli di Guido; PP3 - Valle dell'Aniene; PP4 - Torre Adara Bosco di Foglino; PP5 - Monti Proconesini; PP6 - Monti Ruffi

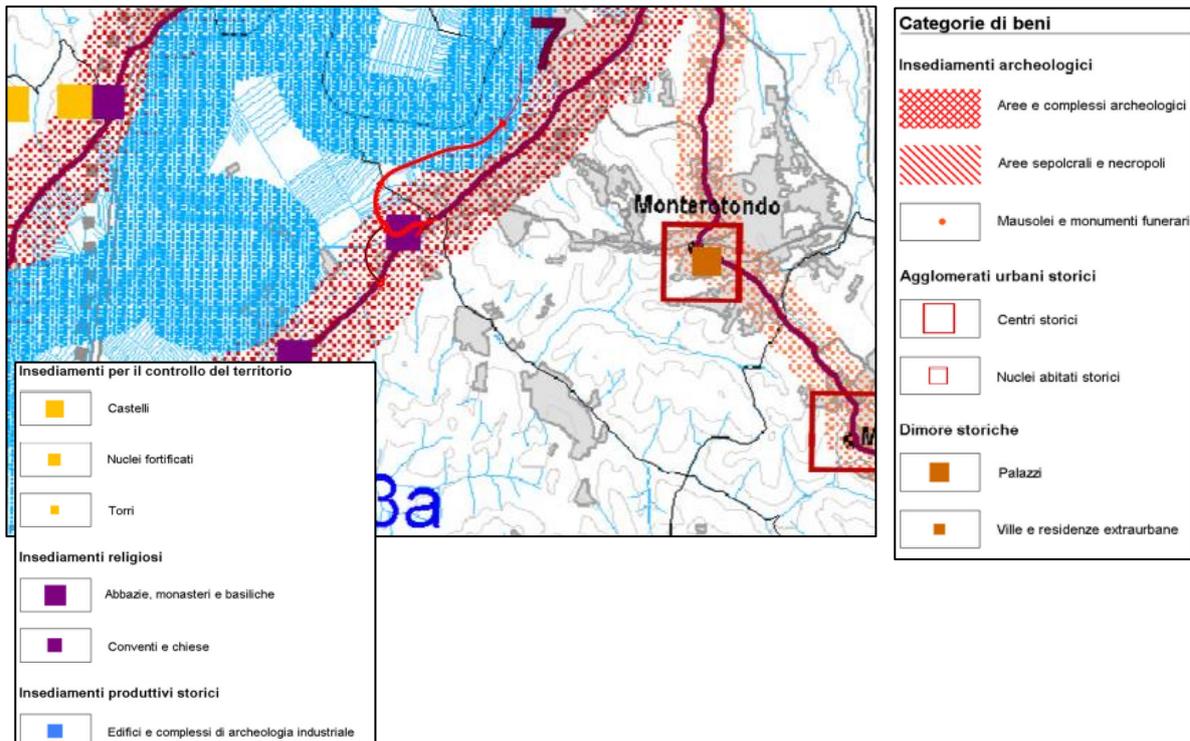
NPP - Aree non istituite non perimetrate di interesse Provinciale (Toponimi)
NPP1 - Macchia di Sant'Angelo, Poggio Cesi, Colle Giochetto; NPP2 - Bosco di Collegrosso; NPP3 - Sorgenti Albule; NPP4 - Monte S. Angelo in Arce; NPP5 - Dune Costiere a Nord di Torvaliano; NPP6 - Pratica di Mare; NPP7 - Sughereta di Pomezia; NPP8 - Lido dei Pini; NPP9 - Arenile di Lavino; NPP10 - Macchia della Spadellata; NPP11 - Bosco di l'edigione; NPP12 - Zona tra Roccamassima ed Artena; NPP13 - Valloni di Cave; NPP14 - Zona tra S. Vito Romano e Belegre; NPP15 - Paritiano di Roiale; Monte Scatrintra; NPP16 - Monti Affilari

PPP - Aree con perimetrazione provvisoria di interesse Provinciale
PPP1 - Area naturale protetta della Sughereta di Pomezia; PPP2 - Area naturale protetta del Lido dei Gigli; PPP3 - Area naturale protetta del Bosco del Foglino

Per quanto attiene le *aree con interesse artistico, architettonico, storico ed archeologico*, analizzando la *“Carta delle Valenze artistiche, architettoniche, storiche ed archeologiche”* (T00-IA20-AMB-CT09-A) allegata alla progettazione è possibile osservare come nell'area di studio rilevi, per gli *Ambiti di relazione tra i principali percorsi e beni del sistema insediativo storico (PTPG)* la presenza di:

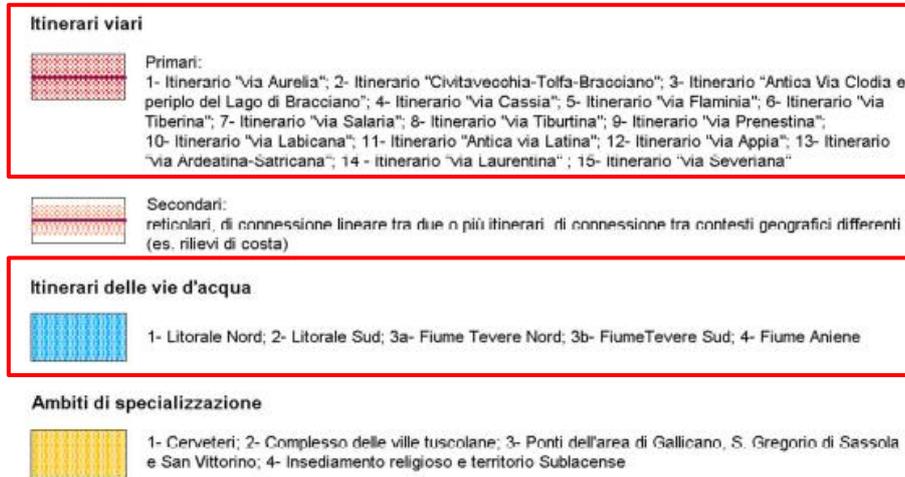
- *Sistemi di valorizzazione da sottoporre a progetti unitari*, quali:
 - Itinerari viari primari: n.7 Via Salaria;
 - Itinerario delle vie d'acqua: 3a Fiume Tevere Nord.
- *Categorie dei Beni*:
 - La presenza di un insediamento religioso.

Figura 3. Estratto della Tav. T00-IA20-AMB-CT09-A. In rosso il tracciato di progetto



Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Sistemi di valorizzazione da sottoporre a progetti unitari



Con riferimento alle *Aree protette*, secondo quanto riportato nella tavola **"Aree protette"** (T00-IA20-AMB-CT08-A) allegata alla progettazione, l'intervento in analisi risulta interferire, per una modesta porzione, con l'Area protetta – *Monumento naturale laghetti in Loc. Semblera nel Comune di Monterotondo*.

Figura 4. Estratto della tav. T00-IA20-AMB-CT08-A. In rosso il tracciato di progetto

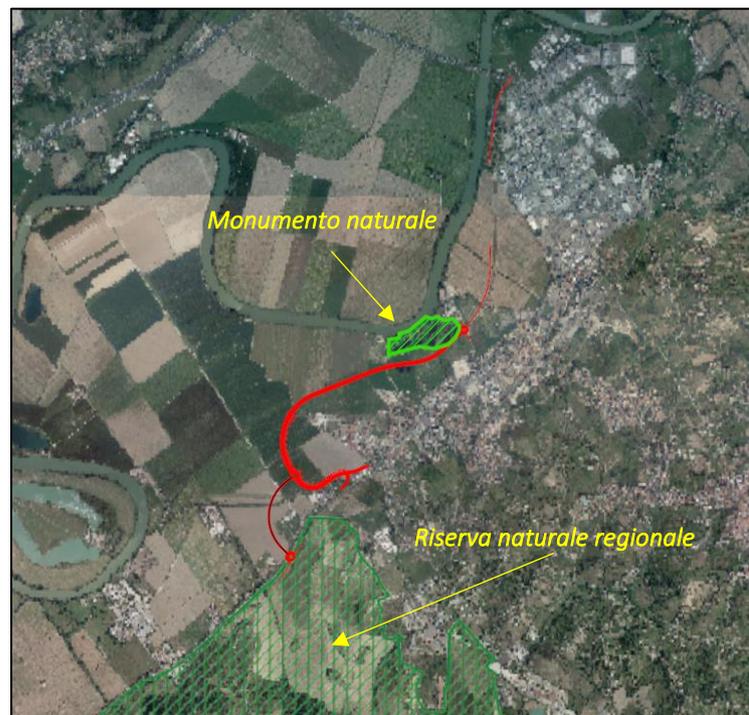
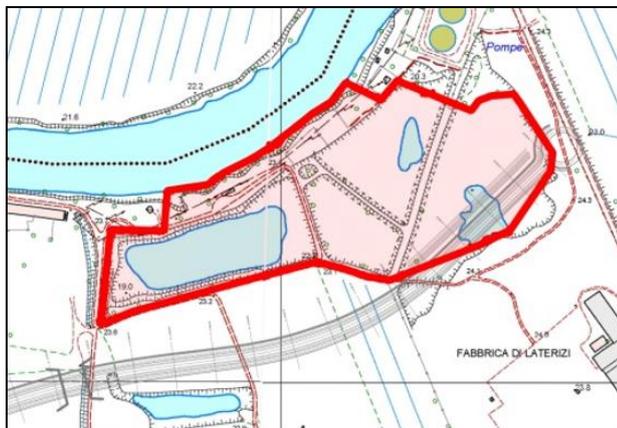


Figura 5. Interferenza tra opera e Monumento Naturalistico



L'area del *Semblera* rappresenta un habitat di particolare interesse per la sosta, svernamento e nidificazione di molte specie di uccelli acquatici, molte delle quali inserite nell'elenco delle specie comunitarie tutelate dalla Direttiva Uccelli 2009/147/CE come l'airone rosso, il tarabusino e il martin pescatore. Nell'area è stata rilevata la presenza del salice bianco (*Salix alba*) e del pioppo bianco (*Populus alba*). Il *Semblera* costituisce un ambiente omogeneo di rilevante interesse per cui la Regione ha ritenuto necessario intraprendere azioni di conservazione e di tutela. L'ambiente posto sotto protezione naturalistica nasce dall'abbandono di vecchie cave di argilla e investendo i siti occupati da queste. Nel lungo tempo intercorso dall'abbandono delle cave la natura ha riconquistato gli spazi che le erano stati sottratti.

Questo ambiente trova il suo valore nella disponibilità di acque stagnanti prossime al fiume. Si sa infatti che durante le migrazioni, gli uccelli seguono il corso del fiume come se fosse una strada e i laghetti di prossimità sono percepiti come spazi di sosta lungo il viaggio. Nei pressi dell'area del *Semblera* sono già presenti comunque attività di tipo antropico quali: un depuratore, l'importante area industriale di Monterotondo Scalo ed insediamenti residenziali, elementi di estranei chiaramente al contesto naturale dell'area che tuttavia non hanno impedito all'avifauna di utilizzare l'ambiente che si è spontaneamente generato.

L'area tutelata con D.P.R.L. è posta all'inizio del progetto in esame, ed esattamente all'intersezione con il tratto già approvato. Il tracciato di variante in oggetto ne occupa una parte, seppur minima, come si vede dall'immagine sopra riportata.

L'interferenza con l'area del Monumento Naturalistico ha una consistenza di circa 9.000mq, pari al 10% dell'intera area protetta; essa può essere compensata trasformando un'equivalente superficie da in area palustre destinata all'ampliamento della vegetazione ripariale e di rifugio della fauna.

Per le specifiche riferite a tutte le aree sopra indicate si rimanda a quanto contenuto nelle analisi di dettaglio della pianificazione vigente più avanti effettuate.

Inoltre, è stata verificata la **non presenza del Vincolo Idrogeologico** (R.D. 3267/1923). Risulta infatti che, sulla base di quanto precisato dalla Regione Lazio – Direzione regionale delle infrastrutture, ambiente e politiche abitative – Area difesa del suolo e Bonifiche del 27 agosto 2015, Prot. N.458316, nei Comuni del territorio regionale privi di delimitazione del Vincolo idrogeologico sono attualmente sottoposte a vincolo, a norma delle disposizioni transitorie di cui all'Art.182 del RDL 3267/1923 e all'Art.45 della LR 53/98, le zone boscate e i territori montani.

In generale, per la localizzazione dei **vincoli paesaggistici, culturali e da pianificazione territoriale**, in riferimento all'area oggetto di studio, sono state consultate le seguenti fonti:

- Geoportale della Regione Lazio;

- Piani Territoriali Paesistici del Lazio (PTP n.7 “Monterotondo – Tivoli” e PTP n.15/8 “Valle del Tevere Nord”);
- Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) con funzione di Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Roma;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Roma;
- Piano Regolatore Generale del Comune di Monterotondo.

Di seguito si provvede alla disamina dei singoli strumenti di pianificazione vigenti nell'area interessata dalla progettazione.

5.3 LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE

Come anticipato in premessa alla presente relazione ricordando che la Corte Costituzionale, con sentenza n.240 del 17 Novembre 2020, ha *annullato la Deliberazione 5/2019* della Regione Lazio con la quale era stato approvato il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), di fatto oggi riemergono le disposizioni vigenti sino alla pubblicazione dell'atto annullato, cioè alla data del 13 febbraio 2020. Quindi in virtù dell'allora contestuale cogenza dei PTP vigenti dal 1998 e delle misure di salvaguardia del PTPR adottato dal 2008, risultano applicabili le disposizioni più restrittive fra gli strumenti richiamati, così come anche specificato dall'Ufficio amministrativo del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo attraverso una nota (02/12/2020|0031600-P) indirizzata alla Regione Lazio.

Inoltre, con la **LR 24/1998 e s.m.i.** la Regione Lazio, in attesa dell'approvazione del PTPR, dettava disposizioni al fine di garantire una tutela omogenea sul territorio regionale, ossia qualora non risultasse approvato in PTPR operano esclusivamente le norme di tutela di cui al Capo II della LR citata e, nelle aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente, sono consentiti esclusivamente interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico ed igienico e restauro conservativo. Inoltre, **i PTP approvati continuano ad avere efficacia fino alla data di approvazione del PTPR.**

La progettazione in esame è ricompresa all'interno del Capo II della LR 24/1998, art.18ter “*Interventi sul patrimonio edilizio esistente e sulle infrastrutture*”, com.b-ter) dove si afferma che, previo parere preventivo e vincolante del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, sono consentite la realizzazione di opere pubbliche o di pubblico interesse. Alla luce di quanto evidenziato i riferimenti quindi validi di cui tener conto nella presente progettazione riguardano il Capo II, gli artt.7 (*Protezione dei corsi delle acque pubbliche*), 18-ter (*Interventi sul patrimonio edilizio esistente e sulle infrastrutture*); al Capo V gli artt.25 (*Autorizzazioni e pareri paesistici nelle zone vincolate*), 29 (*Opere e piani da corredare con SIP*), 30 (*Studio di Inserimento Paesistico - SIP*), 31 (*Norme di salvaguardia*).

Nello specifico:

Art.7: “1. (...) sono sottoposti a vincolo paesistico i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con RD 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 m ciascuna, di seguito denominata fascia di rispetto. (...)”

5. In tutto il territorio regionale è fatto divieto di procedere all'intubamento dei corsi d'acqua sottoposti a vincolo; è ammesso l'intubamento, per tratti non eccedenti i 20 m e non ripetibile a distanze inferiori ai metri 300, di corsi d'acqua pur vincolati ma di rilevanza secondaria, previa autorizzazione di cui all'art. 7

della l. 1497/1939. Sono fatti salvi i tratti già intubati con regolare autorizzazione alla data di entrata in vigore della presente legge.

5 bis. Ferma restando l'autorizzazione di cui al Com. 5, è altresì ammesso, esclusivamente per motivi igienico sanitari, l'intubamento di corsi d'acqua limitatamente a tratti confinanti o interni a strutture ospedaliere e cimiteriali.

6. I corsi d'acqua e le relative fasce di rispetto debbono essere mantenuti integri e inedificati per una profondità di metri 150 per parte; nel caso di canali e collettori artificiali, la profondità delle fasce da mantenere integre ed inedificate si riduce a metri 50.

6 bis. Fermo restando il vincolo paesistico dei 150 m per ciascuna sponda o piede dell'argine, le prescrizioni di inedificabilità nella fascia di rispetto non si applicano ai corsi d'acqua intubati ai sensi del Com. 5 bis. (...) Fatte salve le opere di urbanizzazione primaria e secondaria esistenti ovvero le parti urbane già edificate, lungo il percorso del tratto intubato è previsto, su entrambi i lati, un doppio filare di alberature autoctone con all'interno lo spazio per un percorso pedonale, volto a testimoniare la permanenza e la continuità paesaggistica del corso d'acqua medesimo.

7. Fatto salvo l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesistica ai sensi dell'Art. 25, le disposizioni di cui ai commi 5 e 6 non si applicano alle aree urbanizzate esistenti come individuate dai PTP o dal PTPR, ferma restando la preventiva definizione delle procedure relative alla variante speciale di cui all'Art. 31 quinquies, commi 1 e 2, qualora in tali aree siano inclusi nuclei edilizi abusivi condonabili.

8. Per le zone C, D ed F, di cui al decreto ministeriale 2 aprile 1968, come delimitate dagli strumenti urbanistici approvati alla data di adozione dei PTP o, per i territori vincolati ma sprovvisti di PTP, alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché per le aree individuate dai PTP o dal PTPR, ogni modifica allo stato dei luoghi nelle fasce di rispetto è subordinata alle seguenti condizioni:

- a) mantenimento di una fascia di inedificabilità di metri 50 a partire dall'argine;
- b) comprovata esistenza di aree edificate contigue;
- c) rispetto della disciplina di altri eventuali beni dichiarati di notevole interesse pubblico o sottoposti a vincolo paesistico.

9. Nelle fasce di rispetto è fatto obbligo di mantenere lo stato dei luoghi e la vegetazione ripariale esistente fatto salvo quanto previsto da Com. 14 ter; gli interventi di cui ai commi successivi devono prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali propri dei luoghi. (...)

11. Nell'ambito delle fasce di rispetto di cui al Com. 1, gli strumenti urbanistici di nuova formazione o le varianti a quelli vigenti possono eccezionalmente prevedere infrastrutture o servizi ed interventi utili alla riqualificazione dei tessuti circostanti o adeguamenti funzionali di attrezzature tecnologiche esistenti, previo parere dell'organo competente, nel rispetto delle disposizioni della presente legge, e alle seguenti condizioni:

- a) mantenimento di una fascia di inedificabilità di metri 50 a partire dall'argine;
- b) comprovata esistenza di aree edificate contigue;
- c) rispetto della disciplina di altri eventuali beni dichiarati di notevole interesse pubblico o sottoposti a vincolo paesistico.

12. I progetti relativi alle infrastrutture o ai servizi di cui al Com. 11 sono corredati del SIP di cui agli Artt. 29 e 30. (...).

14. **Le opere idrauliche e di bonifica indispensabili per i corsi d'acqua sottoposti a vincolo paesistico, le opere relative allo scarico e alla depurazione delle acque reflue da insediamenti civili e produttivi conformi ai limiti di accettabilità previsti dalla legislazione vigente nonché le opere strettamente necessarie per l'utilizzazione produttiva delle acque sono consentite, previo nulla osta rilasciato dagli organi competenti.**

Qualora, in presenza di eventi eccezionali o di rischi di esondazione, si debbano eseguire opere di somma urgenza o di sistemazione idraulica, i soggetti esecutori sono tenuti a darne avviso al momento dell'inizio delle opere e a dimostrare all'autorità preposta alla tutela del vincolo paesistico l'avvenuto ripristino dello stato dei luoghi o a presentare un progetto per la sistemazione delle aree.

14. bis. Le opere e gli interventi relativi alle attrezzature portuali, alle infrastrutture viarie, ferroviarie, ed a rete sono consentite, in deroga a quanto previsto dal presente Art., anche al fine dell'attraversamento dei corsi d'acqua. Il tracciato dell'infrastruttura deve mantenere integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, ovvero prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi. Tutte le opere e gli interventi devono essere corredati del SIP di cui agli Artt. 29 e 30. (...)

15. Le opere di cui al Com. 14 devono fare riferimento alle **tecniche di ingegneria naturalistica**. (...)

Art.18 ter: "1. Fermo restando l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesistica di cui all'art. 25, nelle zone sottoposte a vincolo paesistico sono comunque consentiti, anche in deroga alle disposizioni contenute nel presente capo: (...)

b-ter) **previo parere preventivo e vincolante del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo sono consentite la realizzazione di opere pubbliche o di pubblico interesse;**

c) **gli adeguamenti funzionali e le opere di completamento delle infrastrutture e delle strutture pubbliche esistenti, ivi compresi gli impianti tecnologici, gli impianti per la distribuzione dei carburanti, nonché gli interventi strettamente connessi ad adeguamenti derivanti da disposizioni legislative, previo espletamento della procedura di valutazione di impatto ambientale, ove prevista, ovvero previa presentazione del SIP ai sensi degli Artt. 29 e 30; tali adeguamenti ed opere di completamento possono essere effettuati anche in deroga alle disposizioni contenute nelle classificazioni di zona dei PTP o del PTPR. (...)**

Art.25: "1. **Ogni modificazione allo stato dei luoghi nell'ambito delle zone sottoposte ai vincoli di cui all'Art. 19, comprese quelle non individuate nelle tavole indicate all'art. 20, com.1, let. b), è subordinata all'autorizzazione** di cui all'art. 7 della l. 1497/1939 ed ai pareri paesistici relativi agli strumenti urbanistici espressi ai sensi della stessa legge. (...)

6. **Le autorizzazioni di cui all'art. 7 della l. 1497/1939 per le opere per le quali è prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) in attuazione delle direttive comunitarie sono rilasciate dall'ente competente all'interno del procedimento di VIA. (...)**

Art. 31 "1. Le aree sottoposte a vincolo paesistico, comprese in ambiti per i quali è stato approvato un PTP o il PTPR ma sprovviste della classificazione ai fini della tutela, sono disciplinate dalle seguenti norme di salvaguardia:

a) nelle zone agricole si applica la normativa prevista dai singoli PTP o dal PTPR per zone agricole analoghe;

b) nelle altre zone sono consentiti gli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico e igienico e restauro conservativo nonché, subordinatamente all'approvazione di piani attuativi accompagnati dal SIP di cui agli Artt. 29 e 30, gli interventi consentiti dagli strumenti urbanistici approvati alla data di adozione dei PTP.

2. Per le aree sottoposte a vincolo paesistico successivamente all'approvazione dei PTP o del PTPR, per le quali i singoli PTP o il PTPR abbiano già previsto la classificazione ai fini della tutela, si confermano i livelli di tutela previsti, da applicare in regime di salvaguardia; la stessa disposizione si applica per le aree che siano state sottoposte a vincolo paesistico successivamente all'adozione dei PTP o del PTPR.

3. Per gli ambiti territoriali sprovvisti di PTP, nei territori soggetti a vincolo paesistico ai sensi dell'Art. 1 della l. 431/1985, si applica la normativa contenuta nel Capo II.

4. Per gli ambiti territoriali sprovvisti di PTP nelle aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente si applicano le seguenti norme di salvaguardia

a) nelle zone agricole l'edificazione è consentita, se prevista dagli strumenti urbanistici vigenti, con l'indice di edificabilità fondiaria non superiore a metri cubi 0,015/mq su lotti minimi di 50.000 mq;

b) nelle altre zone sono consentiti gli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico e igienico e restauro conservativo nonché, subordinatamente all'approvazione di piani attuativi accompagnati dal SIP di cui agli Artt. 29 e 30, gli interventi consentiti dagli strumenti urbanistici approvati alla data di adozione dei PTP”.

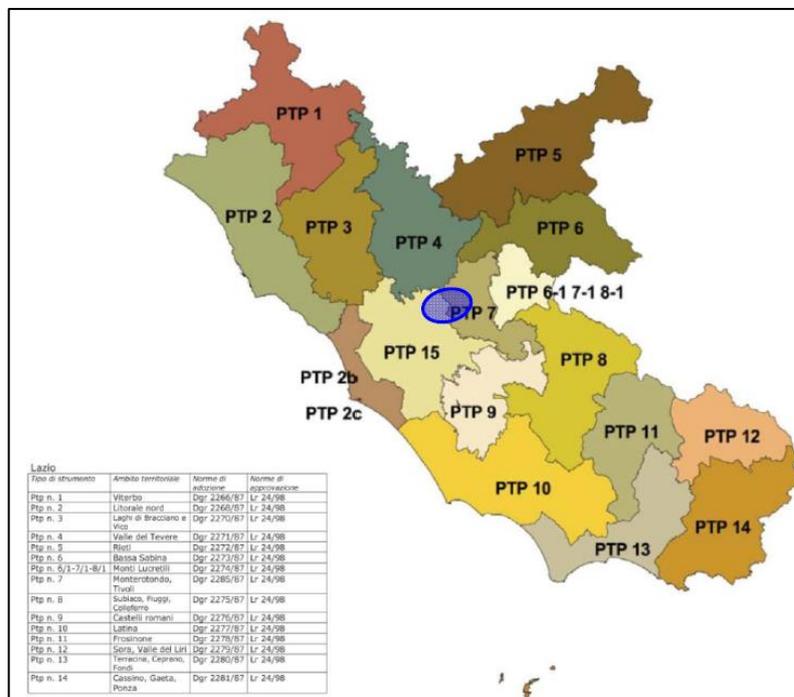
Dall'analisi della progettazione si evidenzia come l'intervento previsto non attraversi ambiti di aree tutelate con “provvedimento dell'amministrazione competente” quale atto di apposizione del vincolo; il progetto dell'opera **dovrà acquisire il parere preventivo della soprintendenza locale competente per il territorio attraverso apposita Relazione Paesaggistica** (redatta ai sensi dell'art.146 D.Lgs. 42/2004 e del D.P.C.M. 12/12/2005).

Piani Territoriali Paesistici del Lazio (PTP)

Nell'ambito interessato dal progetto risultano ad oggi vigenti, ai fini paesaggistici:

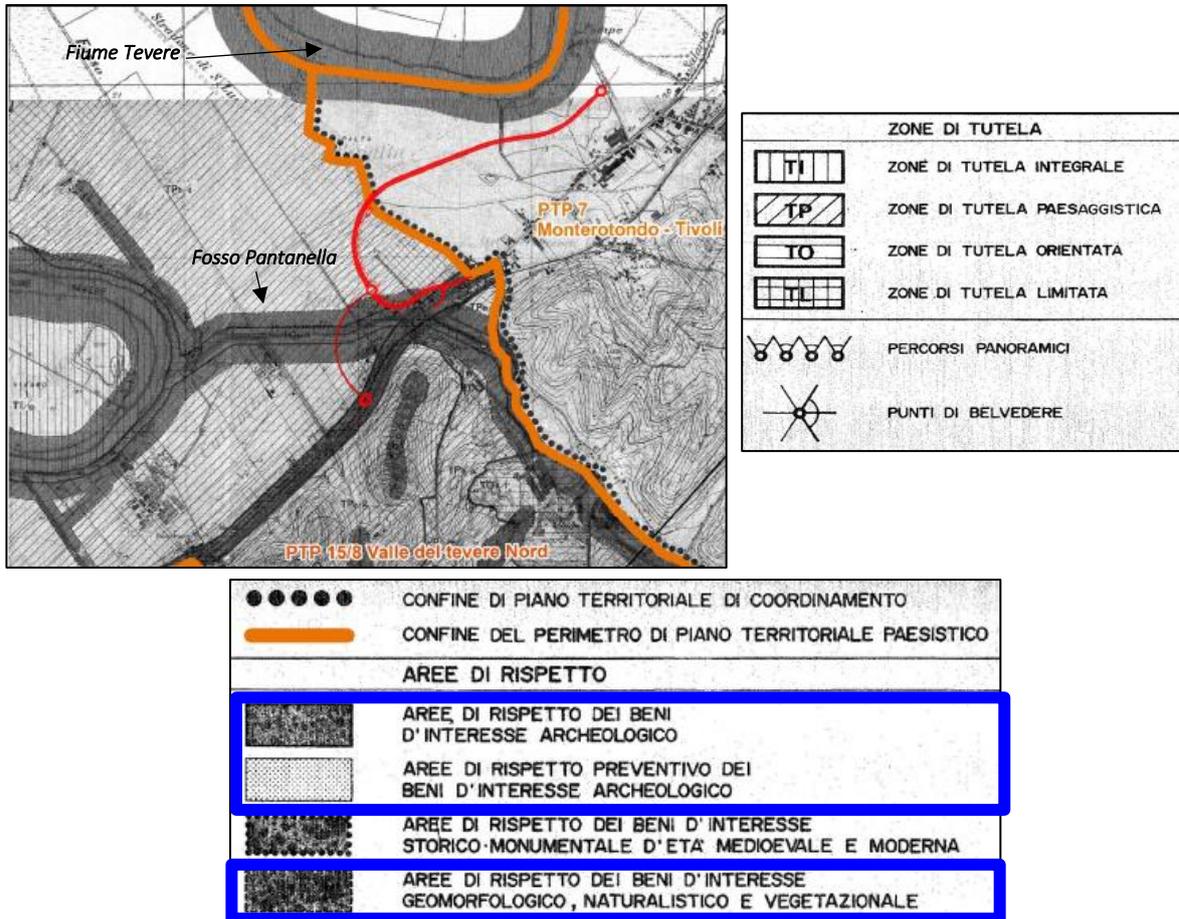
- il **Piano Territoriale Paesistico n.7 “Monterotondo – Tivoli”**, adottato con D.G.R. 2285/1987 e approvato con L.R. 24/1998;
- il **Piano Territoriale Paesistico n.15/8 “Valle del Tevere Nord”**, adottato con D.G.R. 5580/1998 e approvato con D.G.R/c 527/2000 ai sensi della L.R. 24/1998.

Figura 6. Quadro di unione dei PTP della Regione Lazio. In blu l'area di intervento



Nello stralcio cartografico di seguito riportato sono state riunite le tavole di inquadramento dei due PTP con sovrapposizione del tracciato di progetto, al fine di evidenziare i **Vincoli paesistici** oggi insistenti nell'area di studio.

Figura 7. Estratto dei PTP interessanti l'area di intervento (tracciato in rosso)



Dall'analisi dei due PTP emerge come essi individuino:

- gli ambiti di tutela paesaggistica della piana del Tevere (solo PTP 15/8);
- gli ambiti di tutela dei corsi d'acqua (Fiume Tevere e Fosso Pantanella nel PTP 15/8, e solo Fiume Tevere nel PTP 7 - riconducibili all'art.142 com. 1 lett.c "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua (...) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna" del D.Lgs. 42/2004);
- gli ambiti delle aree di rispetto dei beni di interesse archeologico (SS4 nel PTP 15/8 - riconducibili all'art.142 com. 1 lett.m "zone di interesse archeologico" del D.Lgs. 42/2004);
- all'interno dell'odierna area della Riserva della Marcigliana il PTP 15/8 ha individuato un *crinale* di "punti di belvedere".

I *beni tutelati* risultano riferibili a tutele introdotte dalla L. 481/85; nel solo caso del PTP 15/8, si evidenzia l'introduzione di un ambito di tutela di suoli agricoli che caratterizzano la parte di territorio della Piana del Tevere ricompresa nel comune di Roma. Entrambi i PTP sono stati redatti ed approvati secondo le procedure previste dall'art.20 della L.R. 24/98 e s.m.i. che dispone anche le procedure per la loro attuazione.

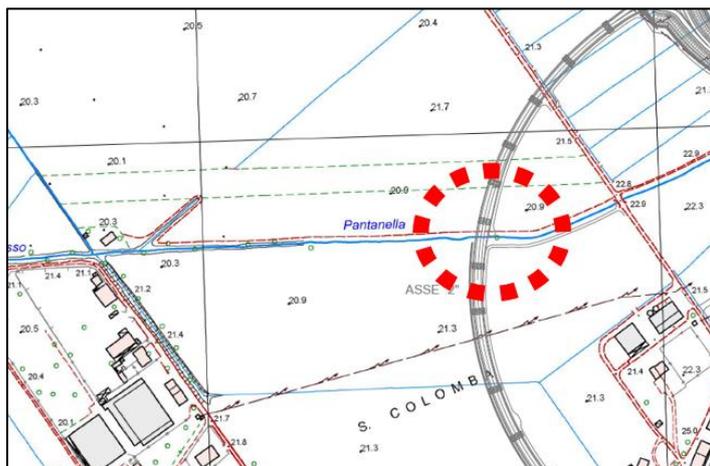
Secondo anche quanto riportato all'interno della *Relazione paesaggistica* redatta a supporto della progettazione in analisi, per l'intervento valgono le disposizioni al Capo II della L.R. 24/1998 e s.m.i. che tratta le "Modalità di tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico". Nel caso in esame la L.R. 24/1998 e s.m.i., prevede:

- per i corsi d'acqua una fascia di rispetto della profondità di 300 m;

- **per le aree di interesse archeologico una fascia di rispetto della profondità di 50 m e la preventiva autorizzazione paesistica.**

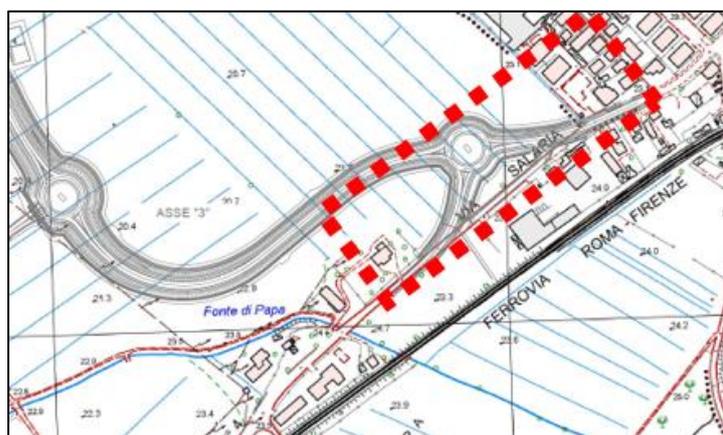
Con riferimento all'ambito di tutela del Fiume Tevere esso non viene mai direttamente interessato dalle opere in progetto; le opere difatti si mantengono ad una distanza dall'argine sinistro del fiume oltre a quella imposta dalla legge (150 m). Per quanto riguarda invece il *fosso Pantanella*, l'opera prevista intercetta direttamente il corso d'acqua mediante viadotto che, per ragioni idrauliche, si estende per tutta la piana e che va dall'innesto sulla Salaria alla strada/argine all'altezza della prevista rotatoria intermedia.

Figura 8. Interferenza tra opera e Fosso Pantanella



Con riferimento alle *aree di interesse archeologico* il vincolo indica genericamente un buffer di circa 50 m a cavallo dell'antico tracciato della Salaria, oggi SS. N. 4; l'opera in previsione intercetta il vincolo in corrispondenza degli innesti previsti sulla strada Salaria. Ciò avviene al km 0+483.77 e al 0+734.76. Entrambe le intersezioni avvengono con innesti.

Figura 9. Interferenza al Km 0+483.77 SS4 – opera

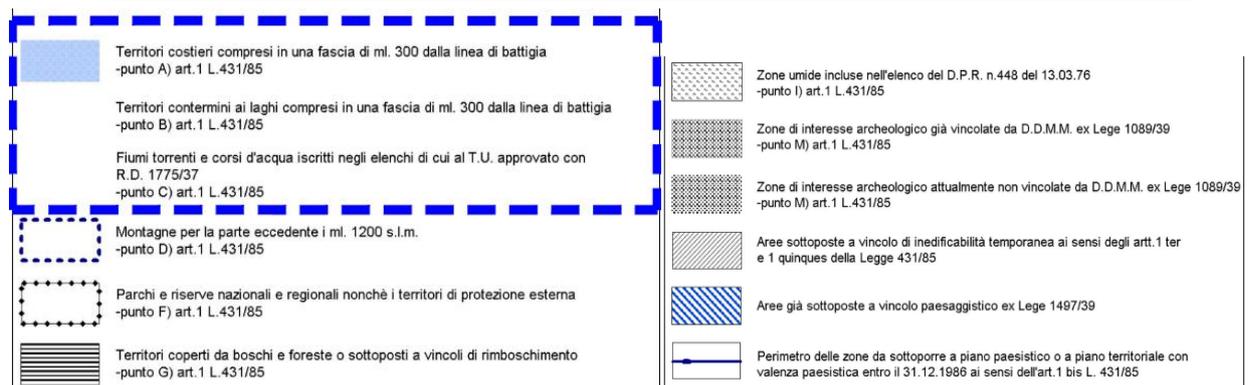
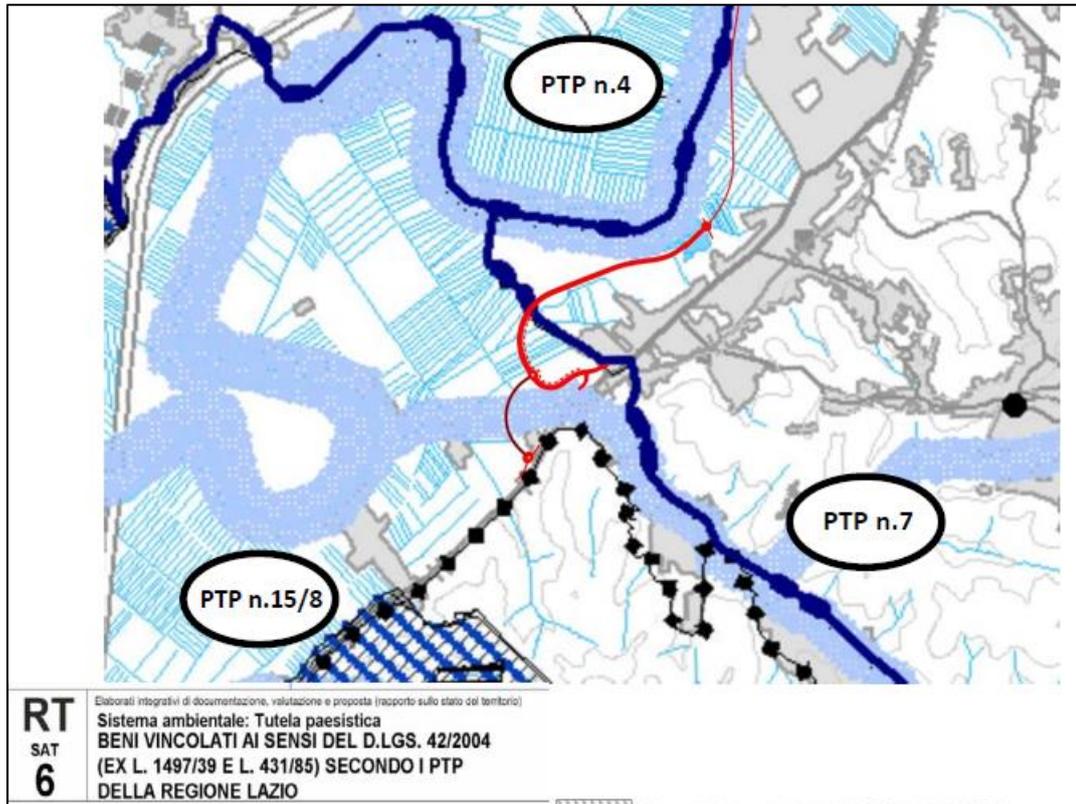


Nella planimetria appena riportata si ha un'evidenza dell'interruzione, in due tratte, della via Salaria per essere reinnestata sulla rotatoria di distribuzione e il conseguente abbandono della stessa Salaria che verrà trasformata in viabilità locale. *Le opere interferenti non prevedono tuttavia scavi ma riporti nelle aree direttamente coinvolte dal vincolo.*

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Di seguito si riporta la **tavola d'inquadramento** che il PTPG ha prodotto per la "Tutela Paesistica", dove sono assemblati tra loro i PTP approvati (e nel presente caso specifico sono stati estratti dalla tavola gli Ambiti dei PTP n7 e n.15/8) ed i relativi beni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (Ex L.1497/1939 e L.431/1985) e a cui è stato sovrapposto il progetto in esame.

Figura 11. Estratto del PTPG della Città metropolitana di Roma capitale. Tavola dei Beni vincolati secondo i PTP. In rosso il tracciato in progetto



L'esito della valutazione degli aspetti relativi alla pianificazione paesaggistica per le aree interessate dal progetto è quindi riconducibile alla **presenza di aree vincolate per legge (fascia dei 150m dai corsi d'acqua e beni archeologici)** per i quali dovranno essere adottate le misure e le procedure previste per i progetti che interessano tali ambiti, così come affermato anche all'interno della *Relazione paesaggistica* redatta a supporto della presente progettazione (T00-IA11-AMB-RE01-A) e a cui si rimanda per maggiori informazioni.

Per l'area in esame, la tavola conferma quanto già segnalato dalle tavole sopraesposte dei singoli PTP, ossia che **il vincolo** per legge presente nell'area di progetto è **rappresentato dal Fiume Tevere e dai suoi affluenti**. Si ricorda, come segnalato precedentemente, che la **progettazione non risulta interferente** con quanto stabilito dall'*art.142 com. 1 lett.c (Fascia di rispetto di 150 m dal fiume)* **per quanto riguarda il Fiume Tevere, mentre interferisce direttamente con il Fosso Pantanella** mediante la previsione di un viadotto che, per ragioni idrauliche, si estende per tutta la piana e che va dall'innesto sulla Salaria alla strada/argine all'altezza della prevista rotatoria intermedia.

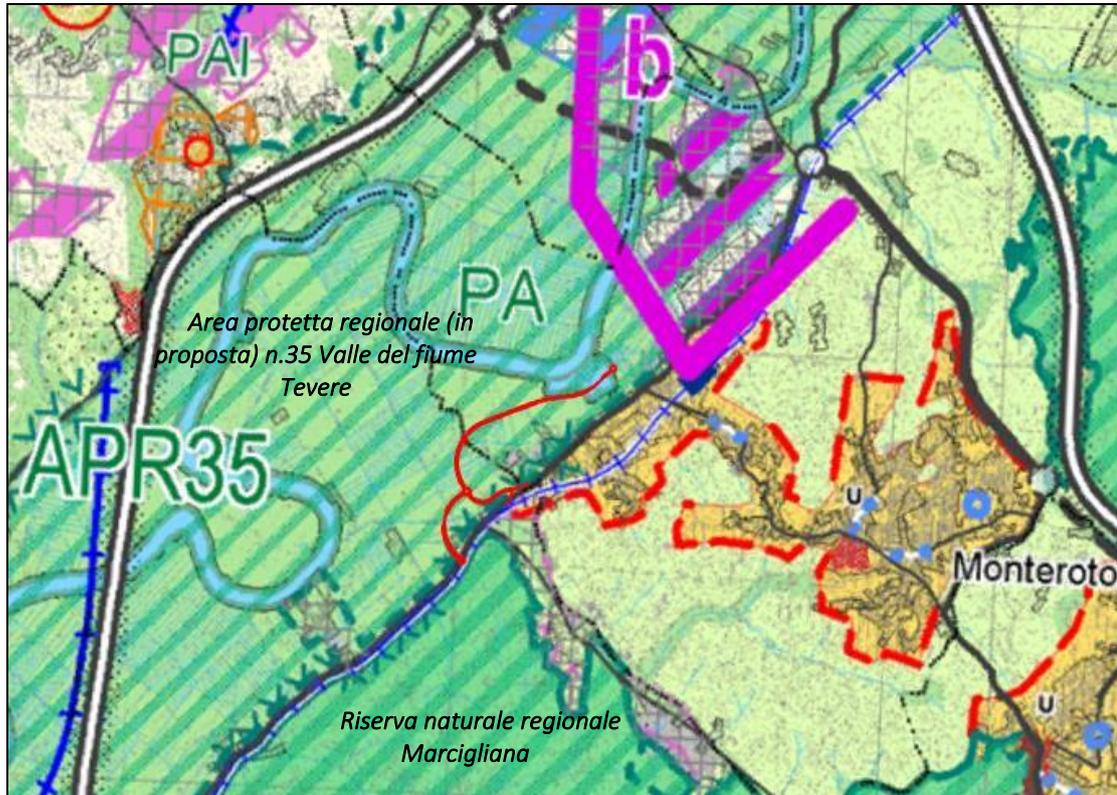
Entrando più nel dettaglio, e prendendo in considerazione gli elaborati di Piano esso risulta costituito da *elaborati di tipo strutturale e integrativo tematici*. Per i primi gli elaborati ritenuti maggiormente attinenti alla tematica oggetto di valutazione sono riconducibili a:

- **TP2 Disegno programmatico di struttura:** sistema ambientale, sistema della mobilità, sistema insediativo morfologico, sistema insediativo funzionale;
- **TP2.1 Rete Ecologica Provinciale;**
- **TP2.2 Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitano e regionale e dei corridoi del trasporto pubblico** (più avanti trattate);
- **TP2.3 Organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana** (più avanti trattate).

Con riferimento a quanto contenuto nella **tav. TP2**, l'intervento ricade, come già anticipato:

- nello strumento di programmazione dei **Parchi Agricoli (PA)** (Art.34 delle NTA);
- si raccorda con una strada identificata come **Strada panoramica** (la Via Salaria);
- nel territorio **dell'Area Protetta Regionale APR 35 (proposta) Valle del fiume Tevere**.

Figura 12. TP2 - Disegno programmatico di struttura: sistema ambientale, sistema della mobilità, sistema insediativo morfologico, sistema insediativo funzionale. Elaborati strutturali rettificati

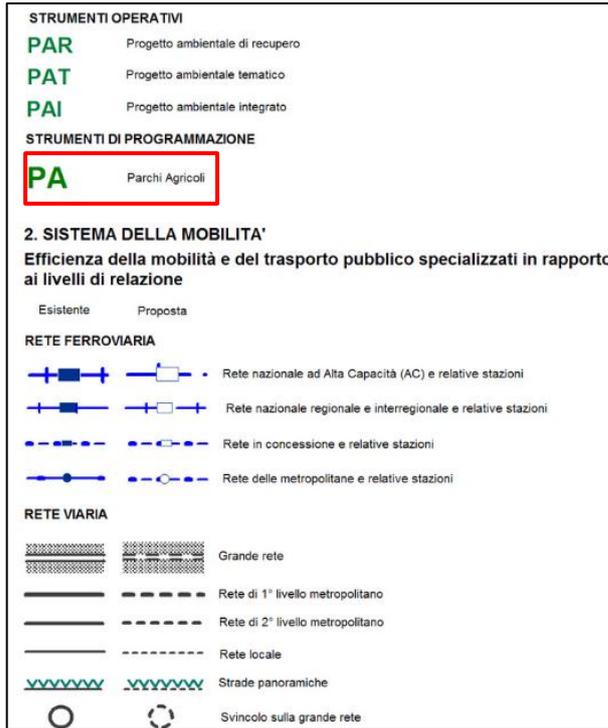


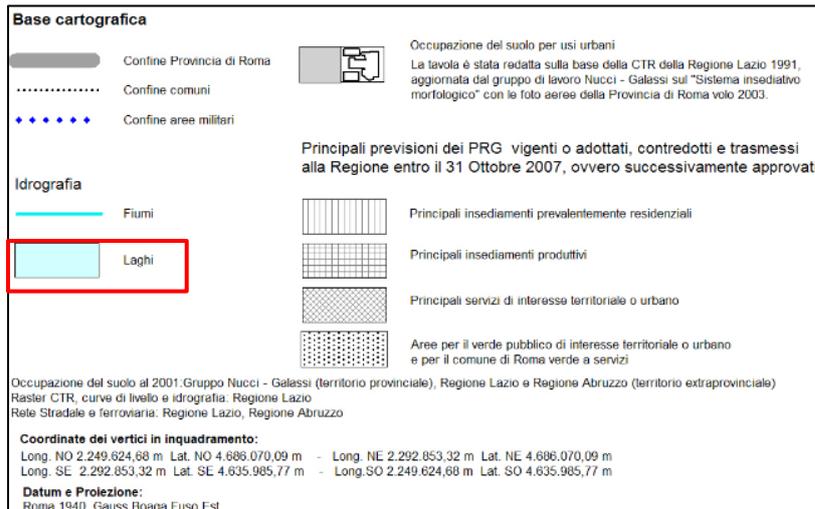
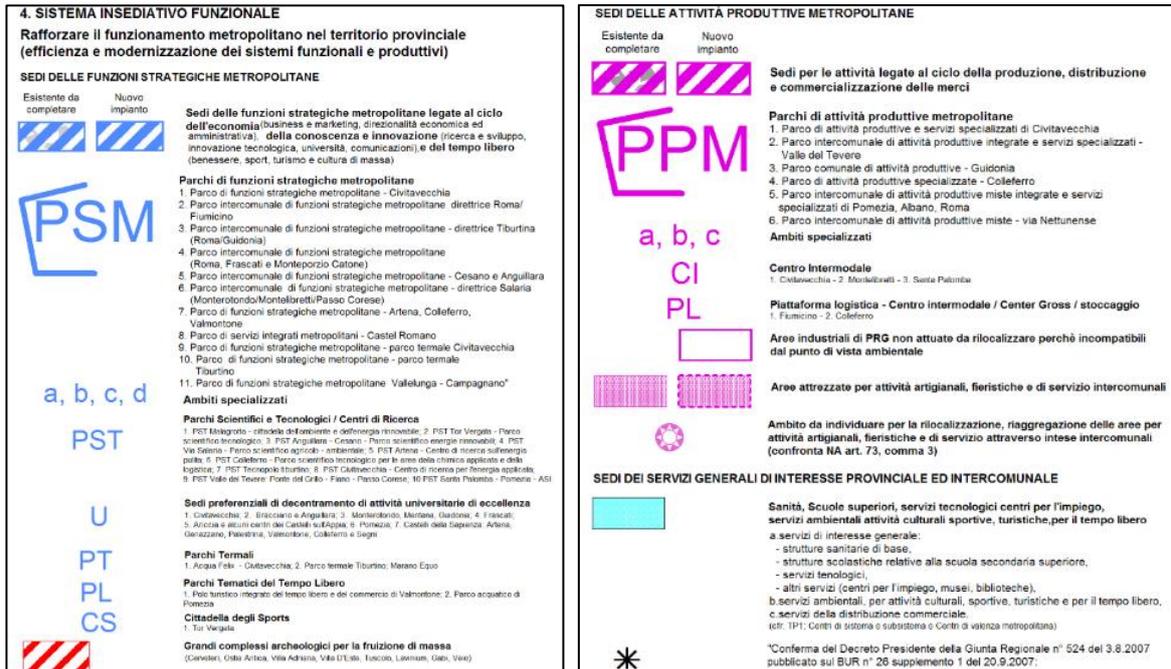
Fonte: http://ptpg.cittametropolitanaroma.it/default.asp?nPagina=rettifica_tp2

I. SISTEMA AMBIENTALE	
Tutela e valorizzazione delle risorse naturalistiche, costruzione della Rete Ecologica Provinciale	
RETE ECOLOGICA PROVINCIALE REP	
Componenti primarie	
	Area core (ambiti di elevato interesse naturalistico, in genere già sottoposti a vincoli e normative specifiche, all'interno dei quali è stato osservato uno alto o molto alta presenza di emergenze floristiche e faunistiche in termini di valore conservazionistico e biogeografico)
	Area buffer (serbatoi di biodiversità area vasta in prevalenza a contatto con aree core caratterizzate dalla presenza di flora, fauna e vegetazione di notevole interesse biogeografico e conservazionistico. Comprende prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale e seminaturale)
	Area di connessione primaria (connessione lineare e landscape mosaic; prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale, seminaturale-agricolo, il reticolo idrografico, le aree di rispetto dei fiumi dai laghi e della fascia costiera e i sistemi forestali)
Componenti secondarie	
	Territorio Agricolo Tutelato (nastri verdi) (vaste porzioni di territorio agricolo spesso contigue sia alla matrice naturalistica che a quella insediativa)
	Elementi di discontinuità (ambiti poco estesi in parte interessati dal sistema agricolo ed in parte artificializzazione) (cfr. art.45 aree agricole di discontinuità)
TERRITORIO AGRICOLO	
AREE NATURALI PROTETTE, VIGENTI E PROPOSTE	
	Vigenti
	Proposte
	Aree protette nazionali (Riserve Naturali Statali e Riserve Naturali Marine ai sensi della L. 394/81 art. 8)

Aree protette provinciali	
	Aree protette provinciali (Riserve Naturali ai sensi della L. 28/97 art. 7 - ex L.R.L.R. 46/77)
Aree Vigenti: APP1 - Riserva Naturale di Monte Soratte; APP2 - Riserva Naturale Macchia di Gattaceca e Macchia del Barco; APP3 - Riserva Naturale Nomentum; APP4 - Riserva Naturale Monte Catillo; APP5 - Riserva Naturale Villa Borghese di Nettuno.	
Aree Proposte: APP6 - Fiume Aniene; APP7 - Monti Prenestini; APP8 - Sughereta di Pomezia; APP9 - Lido dei Gigli; APP10 - Torre Astura e Foglino	
	Siti di importanza comunitaria (SIC) (D.P.R. 12 Marzo 2003 n. 120 e D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 di recepimento della Direttiva Habitat 92/43/CEE - D.G.R. 2146/96/D.M. 3 Aprile 2000)
SIC1 - Fondali tra Punta S. Agostino e Punta Mattonara; SIC2 - Fondali tra Punta del Pecoraro e Capo Linario; SIC3 - Fondali antistanti S. Marinella; SIC4 - Secche di Macchiatonda; SIC5 - Secche di Torre Flavia; SIC6 - Secche di Tor Paterno; SIC7 - Fiume Mignone (basso corso); SIC8 - Boschi mesofili di Alumerio; SIC9 - Valle di Rio Fiume; SIC10 - Macchiatonda; SIC11 - Fiume Mignone (medio corso); SIC12 - Sughereta del Sasso; SIC13 - Monte Tosto; SIC14 - Mola di Oriolo; SIC15 - Macchia di Manziana; SIC16 - Caldara di Manziana; SIC17 - Monte Papanaro; SIC18 - Bosco di Palo Laziale; SIC19 - Faggete di Monte Raschio e Oriolo; SIC20 - Lago di Bracciano; SIC21 - Valle del Cremera / Zona del Sorbo; SIC22 - Monte Soratte; SIC23 - Riserva Naturale Tevere Farfa; SIC24 - Monte degli Elci e Monte Grottone; SIC25 - Monte Pellicchia; SIC26 - Torrente Licenza ed affluenti; SIC27 - Monte Genaro (versante SW); SIC28 - Macchia di S. Angelo Romano; SIC29 - Travertini Acque Albe (Bagni di Tivoli); SIC30 - Villa Borghese e Villa Pamphili; SIC31 - Macchia Grande di Ponte Galeria; SIC32 - Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto; SIC33 - Lago di Traiano; SIC34 - Isola Sacra; SIC35 - Castel Porziano (quereti igrofilii); SIC36 - Sughereta di Castel di Decima; SIC37 - Lago Albano; SIC38 - Albano (località Miralago); SIC39 - Cerquone - Doganella; SIC40 - Maschio dell'Artemisio; SIC41 - Castel Porziano (fascia costiera); SIC42 - Antica Lavinium Pratica di Mare; SIC43 - Lido dei Gigli; SIC44 - Macchia della Spadellata e Fosso S. Anastasio; SIC45 - Tor Caldara (zona soffiata e fossi); SIC46 - Bosco di Foglino; SIC47 - Litorale di Torre Astura; SIC48 - Zone umide a Ovest del Fiume Astura; SIC49 - Basso corso del Rio Fiumicino; SIC50 - Monti Ruffi (versante Sud-Ovest); SIC51 - Monte Autore e Monti Simbruini centrali; SIC52 - Monte Tarino e Tarinello (area sommitale); SIC53 - Grotta dell'Infemiglio; SIC54 - Monte Guadagnolo; SIC55 - Grotta dell'Arco / Bellegra; SIC56 - Alta valle del Fiume Aniene; SIC57 - Valle delle Cannuccette; SIC58 - Alta Valle del Torrente Rio; SIC59 - Monte Semprevisa e Pian della Faggeta;	
	Zone di protezione speciale (ZPS) (Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE - GUCE n. 103 del 25 aprile 1979; D.M. 3 Aprile 2000 - D.C. n. 697 n. 699 - n.700 del 26.09.2008)
ZPS1 Comprensorio Tolfetano Cerite Marziate; ZPS2 - Macchiatonda; ZPS3 - Torre Flavia; ZPS4 - Comprensorio Bracciano Martignano; ZPS5 - Tevere / Farfa; ZPS6 - Monte degli Elci e Monte Grottone; ZPS7 - Monti Lucretilli; ZPS8 - Lago di Traiano; ZPS9 - Castel Porziano (Tenuta presidenziale); ZPS10 - Lago di Albano; ZPS11 - Monti Simbruini ed Emici; ZPS12 - Monti Lepini	

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità





Fonte:

http://ptpg.cittametropolitanaroma.it/UploadDocs/2010/tavole_piano/TP2IndirizzePropostediPiano_R2.jpg

Dall'osservazione della cartografia sopra riportata la progettazione risulta ricadere all'interno della previsione di *Parco Agricolo*, *previsione attualmente non ancora formalmente recepita all'interno del PRG*. In merito a tale aspetto si ricorda come l'area in analisi è caratterizzata dalla forte problematica dell'esondabilità del fiume Tevere, e difatti, l'intervento progettuale assolverebbe, tra le altre cose, anche la funzione di "strada – argine" consentendo ragionevolmente una indubbia valorizzazione generale della zona così come una più idonea e sicura fruibilità delle persone anche al previsto Parco Agricolo.

L'intervento risulta ricadere *nell'Area Protetta Regionale APR 35 Valle del fiume Tevere* che però ad oggi non è ancora ufficialmente istituita (ma solo proposta). L'Art. 26 delle NdA del PTPG "Regimi di tutela vigenti e proposti" dichiara che: "Com. 2. Le aree con regimi di tutela vigenti sovraordinati sono le seguenti: le Aree Naturali Protette di interesse Nazionale (APN), Regionale (APR) e Provinciale (APP), le Aree Forestali (AF), i

Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), nonché le altre aree ed i beni di cui al com. 1, let. b), art. 134 del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i. specificamente indicati come componente primaria negli elaborati TP2 e TP2.1.

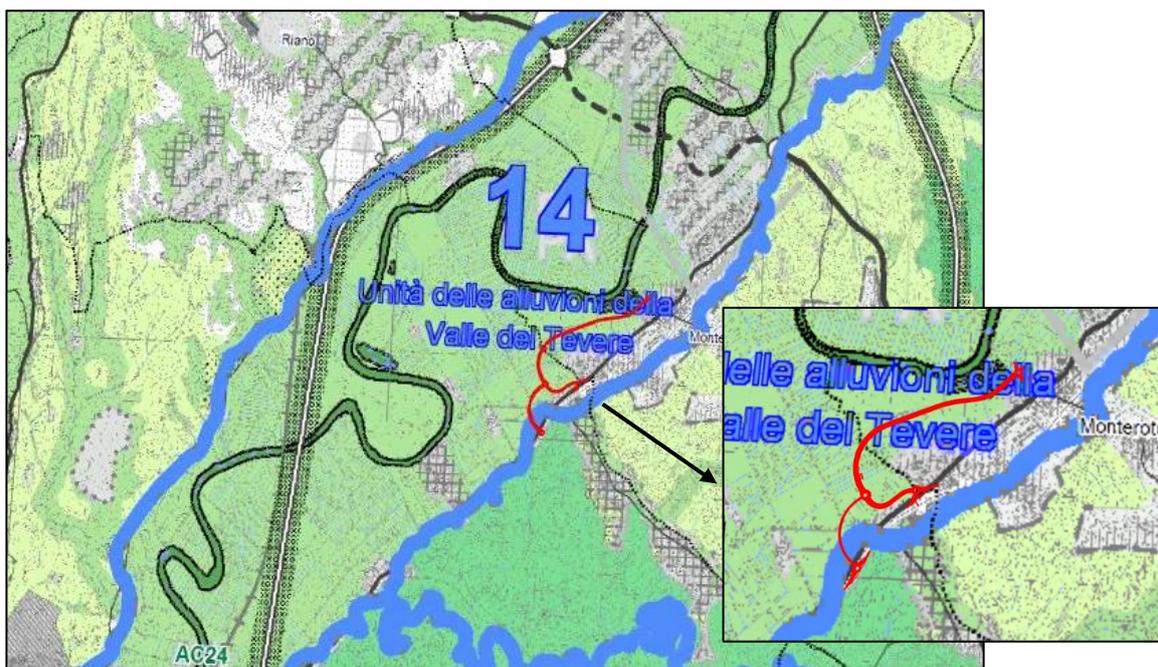
3. Le aree protette di interesse regionale, proposte per l'istituzione o l'ampliamento, sono: (...), APR35–Valle del Fiume Tevere, (...).

4. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 3, com. 7, in sede di formazione dei PUCG o di varianti agli strumenti urbanistici vigenti, per le aree di cui al Com. precedente, nelle more dell'approvazione del relativo atto istitutivo o integrativo, operano le norme relative alle componenti ambientali del PTPG e della REP".

In ragione della mancata formale istituzione dell'Area protetta citata, nonché dello scopo e delle caratteristiche progettuali dell'intervento in analisi, non si riscontrano in questa fase incoerenze significative con gli elementi sopra indicati.

Per quanto riguarda l'assetto della **Rete Ecologica provinciale**, evidenziato nella tav. TP2.1, l'intervento si sviluppa all'interno del sistema delle **Aree di connessione primaria**, all'interno dell'**Unità 14 delle Alluvioni della Valle del Tevere** come di seguito mostrato.

Figura 13. TP 2.1 Rete Ecologica Provinciale

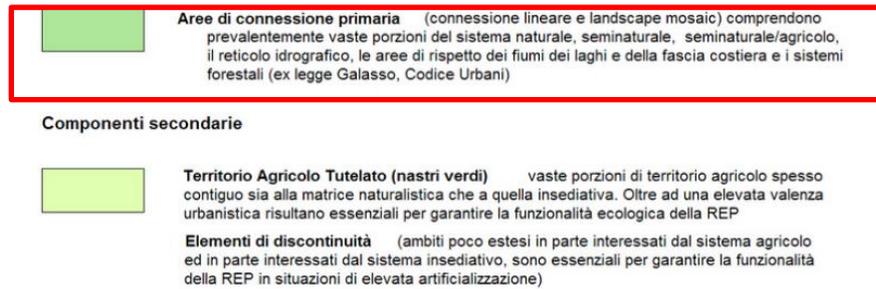


Componenti primarie della Rete



Aree core - (ambiti di elevato interesse naturalistico, in genere già sottoposti a vincoli e normative specifiche, all'interno dei quali è stata osservata una alta o molto alta presenza di emergenze floristiche e faunistiche in termini di valore conservazionistico e biogeografico)

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità



Fonte:

http://ptpg.cittametropolitanaroma.it/UploadDocs/2010/tavole_piano/TP2_1_ReteEcologicaProvinciale_R2.jpg

La Rete Ecologica Provinciale (REP) risulta normata dal Capo III delle NTA del PTPG; l'area interessata dall'intervento risulta ricadere nelle *Aree di connessione primaria*, all'interno dell'Unità 14 delle alluvioni della Valle del Tevere; le **"Aree di connessione primaria"** comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale, seminaturale e agricolo, il reticolo idrografico, le aree di rispetto dei fiumi, dei laghi e della fascia costiera e i sistemi forestali, ed appartengono alle Componenti Primarie della REP. 3. L'Art.28 delle Norme afferma che: Com.3 *"In riferimento agli obiettivi dell'art. 23, ed alle sotto elencate categorie di tutela ed intervento, nelle aree core della Componente Primaria (CP) della REP sono consentiti solo interventi di conservazione e gestione naturalistica, riqualificazione/recupero ambientale, in coerenza con i processi dinamici che caratterizzano le serie di vegetazione autoctone e le comunità faunistiche ad esse collegate. Nelle aree buffer e nelle aree di connessione primaria della REP sono consentiti interventi di riqualificazione/recupero ambientale e di qualificazione e valorizzazione. Nelle aree relative alla Componente Secondaria (CS) della REP sono consentiti interventi di riqualificazione/recupero ambientale e di qualificazione e valorizzazione. (...).*

Com. 5. *In particolare, per quanto attiene agli usi compatibili ed in riferimento alle aree di connessione primaria ed alle componenti secondarie della REP, occorre:*

- *conservare le attività agricole idonee (bioagricoltura, vivaismo, agriturismo, ecc.) e la presenza antropica nelle aree di interesse paesaggistico-ambientale marginali agli ecosistemi;*
- *favorire lo sviluppo del turismo naturalistico e culturale ed indirizzare le attività del tempo libero verso la fruizione delle risorse ambientali con l'offerta di una gradualità di usi compatibili;*
- *organizzare ai margini dei sistemi verdi le attività più invasive (ad esempio parchi tematici, campeggi, attrezzature sportive, piste ciclabili) e indirizzare su percorsi natura o storici la domanda verso beni più pregiati.*
- *aggregare nell'ambito dei piani comunali le previsioni di parchi urbani, standard di verde, servizi sociali e per lo sport a sostegno ed ampliamento dei sistemi ambientali verdi provinciali".*

Alla luce degli obiettivi specifici precedentemente esposti risulta evidente come la progettazione definitiva qui in esame possa essere inquadrabile come un intervento di *"riqualificazione e valorizzazione ambientale"* volto prioritariamente alla messa in sicurezza idraulica delle aree interessate.

L'Art.29 tratta invece le **Unità Territoriali Ambientali** (UTA), dove, all'Appendice normativo II. 1: direttive per le UTA, si stabilisce per **l'Unità delle Alluvioni della Valle del Tevere** di:

- *"pianificare l'introduzione di impianti arborei, utilizzando prioritariamente le parcelle che per varie motivazioni sono state totalmente o parzialmente abbandonate;*

- *partendo dalla vocazione di gran parte del sottosistema alluvionale, favorire la presenza di piccole zone umide (da meno di 1 ettaro, a 5-10 ettari), sia nel tratto urbano di Roma, che nel tratto a monte di Roma;*
- ***redigere, in accordo con l'Autorità di Bacino, un piano di dettaglio per il sistema spondale e prevedere nel tempo la delocalizzazione delle residenze e di altre attività non compatibili;***
- *riqualificare e recuperare la funzionalità ecologica della Valle del Tevere in quanto elemento essenziale della connessione primaria;*
- *monitorare, tutelare e riqualificare i terrazzi alluvionali ed i ripiani di travertino, favorendo il recupero delle cenosi autoctone coerenti con i diversi stadi delle serie di vegetazione;*
- *riqualificare l'area "core" del Fiume Tevere e, in particolare, la fascia ripariale favorendo il recupero delle fitocenosi erbacee, arbustive ed arboree;*
- *realizzare il Parco del Fiume Tevere includendo anche l'area core Tevere-Farfa;*
- *monitorare e riqualificare il tratto urbano del Fiume Tevere evitando usi non compatibili nella fascia ripariale ancora presente;*
- *monitorare l'area di raccordo tra la Valle del Tevere e il delta evitando ulteriori insediamenti urbani e favorendo l'uso agricolo e il recupero delle fitocenosi autoctone".*

Infine, secondo quanto riportato nella Tav. riferita al "**Sistema ambientale: costruzione storica del territorio e del paesaggio, Ambiti di relazione tra i principali percorsi e beni del sistema insediativo storico**", e come già anticipato, la progettazione in analisi, come già anticipato e riportato nella tavola allegata al presente Studio T00-IA20-AMB-CT09-A, *Sistemi di valorizzazione da sottoporre a progetti unitari*, interesserà:

- *Itinerari viari primari: n.7 Via Salaria;*
- *Itinerario delle vie d'acqua: 3a Fiume Tevere Nord.*
- *La presenza di un insediamento religioso.*

Il PTPG difatti promuove la tutela e la valorizzazione degli Itinerari, degli ambiti tematici e dei Beni attraverso il loro inserimento nelle previsioni della pianificazione urbanistica comunale e la formulazione di progetti di iniziativa provinciale. Il Piano promuove la **valorizzazione dei sistemi di comunicazione territoriali storici** (stradali, fluviali, di costa marina) e dei relativi beni contigui generatori della costruzione storica del territorio, attraverso progetti in partenariato pubblico e privato (convenzioni, consorzi, fondazioni, società di capitali, ecc.). **I progetti sono orientati al recupero delle strutture fisiche ed ambientali connesse agli itinerari, alla loro valorizzazione e gestione con usi compatibili ed alla promozione dei servizi turistici e culturali di fruizione dei beni e delle tradizioni della cultura locali** (gastronomia, fiere, eventi, musei e biblioteche comunali, etc.). Tra gli Itinerari (dei sistemi lineari di relazione) considerati dal PTPG ai fini della redazione di progetti di valorizzazione è presente l'itinerario viario primario n.7 Via Salaria e l'itinerario delle vie d'acqua 3° Fiume Tevere Nord.

La progettazione qui indagata risulta idonea a garantire il recupero e la valorizzazione per la fruizione dei beni sia in quanto attraverso la stessa l'area verrà messa in sicurezza dal rischio idraulico, e dunque resa maggiormente fruibile, svolgendo anche il ruolo di argine al fiume, sia agendo sull'alleggerimento dei flussi veicolari previsti sulle altre arterie viarie.

I Piani Regolatori Generali (PRG)

Procedendo con la pianificazione contenente indicazioni prescrittive si giunge **al livello comunale** e nello specifico a quanto previsto per le aree interessate dal progetto nel Piano Regolatore comunale di Roma e di Monterotondo.

PRG del Comune di Roma

Il **Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma** vigente risulta approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.18 del 12 febbraio 2008; il PRG è costituito da due differenti tipologie di elaborati:

- *elaborati prescrittivi*, costituiti a loro volta da:
 - Norme Tecniche di Attuazione;
 - Tav. dei Sistemi e Regole, scala 1:5.000;
 - Tav. dei Sistemi e Regole, scala 1:10.000;
 - Tav. della Rete ecologica.
- *elaborati gestionale*, comprendenti una serie di approfondimenti tematici in merito alle principali caratteristiche territoriali (vegetazione, geomorfologia, idrogeologia, acclività, pericolosità e vulnerabilità, uso del suolo, Carta della qualità, etc..).
- *elaborati descrittivi*, comprendenti una relazione e tavole inerenti: le infrastrutture per la mobilità, tessuti e centralità, centralità e funzioni, gli Ambiti di programmazione strategica, etc...
- *elaborati indicativi*, contenenti gli schemi di riferimento per la città da ristrutturare, per le centralità locali, riferimenti geologici per gli ambiti di trasformazione, nonché la definizione, per ciascun Ambito di trasformazione strategica, delle relative Risorse ed Obiettivi.
- *Elaborati per la comunicazione del Piano*.

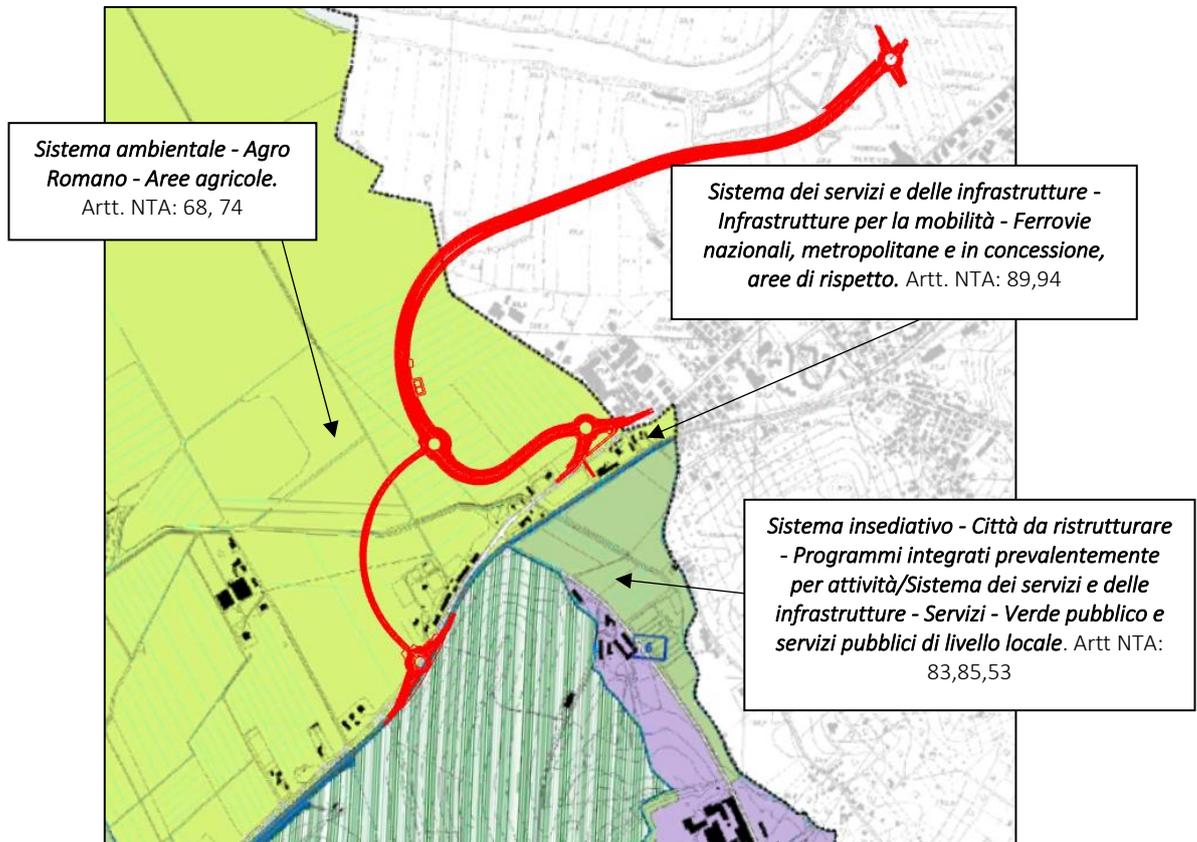
Con D.C.C: 48/2016 è stata adottata l'ultima variante al PRG di Roma. Di seguito si riportano una serie di approfondimenti riferiti alla progettazione in analisi.

Indagando gli Elaborati prescrittivi del PRG, nello specifico l'area oggetto di intervento *risulta ricadere*:

- nel "**Sistema ambientale – Agro Romano – Aree agricole**", *Tav. dei Sistemi e Regole* (scala 1:10.000), (Artt. 68 e 74 delle NTA del PRG);
- nella zona definita come **Componente Primaria (A)**, *Tav. della Rete ecologica*.

Di seguito si riportano gli stralci cartografici e le indicazioni delle NTA.

Figura 14. Sistemi e Regole (Tavole 1:10000)



Fonte: <https://www.comune.roma.it/TERRITORIO/nic-gwt/>

L'Art.68. delle NTA del PRG stabilisce che: "1. Sono componenti del sistema ambientale e agricolo: a) Aree naturali protette; b) Reticolo idrografico; c) **Agro romano**; d) Parchi agricoli.

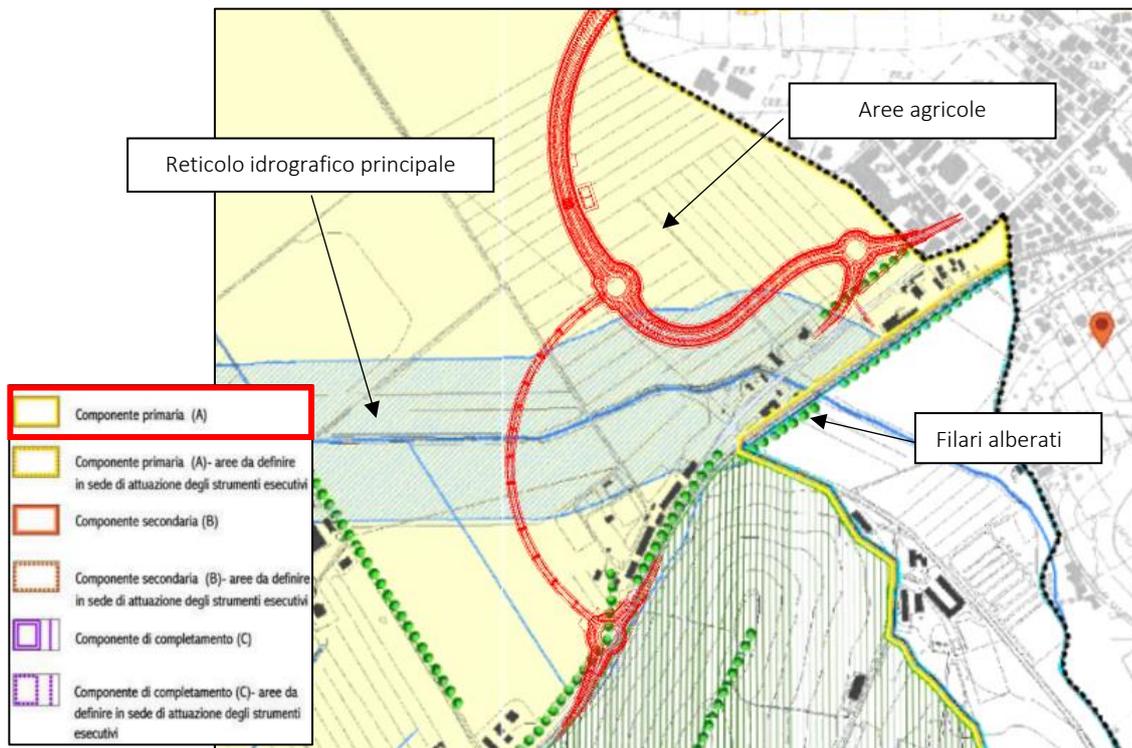
2. Concorrono al Sistema ambientale e al funzionamento ecologico dell'intero territorio le aree del "Sistema insediativo" e del "Sistema dei servizi, delle infrastrutture e impianti" ricadenti nella Rete ecologica di cui all'art. 72". Nello specifico, l'Art.74 afferma come: "1. **L'Agro romano** comprende le parti del territorio extraurbano prevalentemente utilizzate per attività produttive agricole o comunque destinate al miglioramento delle attività di conduzione agricola del fondo e che presentano valori ambientali essenziali per il mantenimento dei cicli ecologici, per la tutela del paesaggio agrario, del patrimonio storico e del suo contesto e per un giusto proporzionamento tra le aree edificate e non edificate al fine di garantire condizioni equilibrate di naturalità, salubrità e produttività del territorio. (...)

3. Nell'Agro romano sono ammessi interventi di recupero edilizio e di nuova costruzione, come definiti dall'art. 9, finalizzati al mantenimento e al miglioramento della produzione agricola, allo svolgimento delle attività connesse (conservazione, lavorazione e commercializzazione dei prodotti del fondo), complementari e compatibili (agriturismo, ricreazione e tempo libero, educazione ambientale, tutela e valorizzazione di beni di interesse culturale e ambientale), secondo le modalità e i limiti di cui al presente Capo 2°".

In ragione delle caratteristiche progettuali dell'intervento in analisi, nonché della conseguente messa in sicurezza idraulica della zona, non si riscontrano elementi in contrasto con la componente dell'Agro romano sopra esposta.

Con riferimento alla **Rete ecologica**, il tratto in progetto ricadente nel territorio comunale di Roma capitale risulta interessare una zona definita come **Componente Primaria (A)**.

Figura 15. Rete Ecologica



Fonte: <https://www.comune.roma.it/TERRITORIO/nic-gwt/>

Secondo l'Art.72 delle NTA: Com.2 "(...) a) **componenti primarie** (aree "A"): sono gli ecosistemi a più forte naturalità e comprendono principalmente: le Aree naturali protette; i Parchi agricoli e, se non incluse tra questi, le aree proposte quali Parchi regionali dalle DCC nn. 39/1995 e 162/1996, al netto delle riduzioni operate con successivi provvedimenti; il reticolo idrografico, di cui all'art. 71, meno compromesso e di maggiore connessione; le aree agricole di cui al Capo 2° di maggior valore ambientale e paesaggistico, contigue o connesse alle aree precedenti. (...).

Com. 4. "In coerenza con gli obiettivi di cui al com. 1, nelle **componenti primarie della Rete ecologica sono previste azioni prevalentemente di tutela e salvaguardia degli ecosistemi (...)**".

Com. 5. "**Tutti gli interventi, pubblici o privati, indiretti o diretti, da realizzare nella Rete ecologica, con esclusione degli interventi di categoria MO, MS, RC, RE, ma inclusi gli interventi di adeguamento e ampliamento di infrastrutture e impianti, sono sottoposti a Valutazione ambientale preliminare, ai sensi dell'art. 10, commi 10 e 11, e sono associati a interventi di categoria ambientale, come individuati dalla suddetta valutazione ambientale. Inoltre, per tutti gli interventi indiretti ricadenti, in tutto o in parte nella Rete ecologica, la verifica di compatibilità ambientale, di cui all'art. 13, com. 11, lett. c), e il PAMA, di cui all'art. 79, sono integrati dalle valutazioni e disposizioni di cui al com. 11**".

Come citato dal Com.5 sopra riportato, per *Valutazione ambientale preliminare* si intende una valutazione contenente: l'analisi ambientale preliminare; una valutazione degli effetti sulle componenti ambientali e paesaggistiche generati dagli interventi previsti; l'individuazione delle categorie d'intervento ambientale da applicare sulla base delle risultanze delle valutazioni, nonché la definizione tecnico-progettuale degli specifici interventi di categoria ambientale. All'interno delle NTA del PRG di Roma Capitale affermano anche che, tali valutazioni potranno avvenire anche con il ricorso alla VIA (Valutazione d'impatto ambientale), qualora prevista secondo la normativa vigente.

In ragione di ciò va da se che la presente documentazione ottemperi la verifica richiesta per gli interventi previsti in tale ambito.

PRG del Comune di Monterotondo

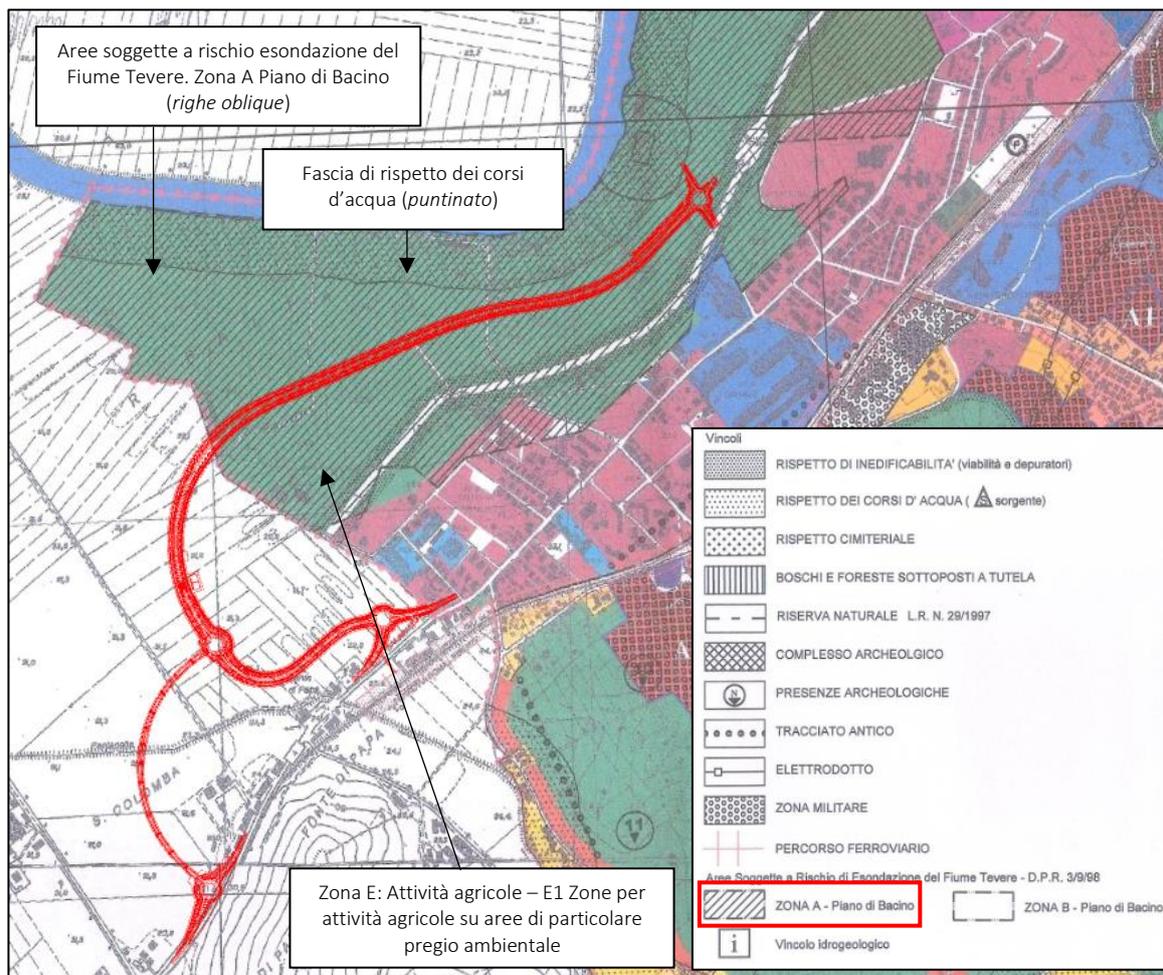
In ultimo si riportano le analisi delle possibili interferenze della progettazione in esame con il **PRG comunale di Monterotondo**. L'approvazione dell'ultima Variante Generale del PRG comunale risulta avvenuta con Deliberazione di Giunta Regionale n.841 del 13.11.2009, mentre successivamente, con Delibera di Giunta Regionale n. 452 del 09.09.2015, pubblicata sul BUR Lazio n. 76 del 22.09.2015, sono state introdotte alcune modifiche normative alle N.T.A.

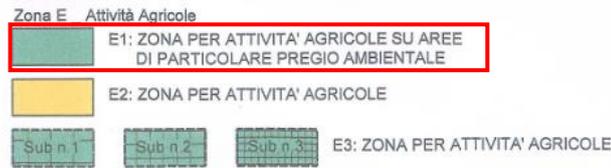
Indagando gli Elaborati del PRG, nello specifico l'area oggetto di intervento *risulta ricadere*:

- nella **Zona E: Attività agricole – E1 Zone per attività agricole su aree di particolare pregio ambientale**, Tav. C2 Zonizzazioni, (Art.38 delle NTA);
- in un'area soggetta a **rischio di esondazione del Fiume Tevere, Zona A del Piano di Bacino** Tav. C2 Zonizzazioni, (Art.56 delle NTA).

Di seguito si riporta lo stralcio della **Tavola C2 – Zonizzazioni**, con sovrapposizione del tracciato di progetto.

Figura 16. Zonizzazione del PRG del Comune di Monterotondo





Nel dettaglio si riportano i contenuti dell'Art.38 - Aree per attività Agricole Zona "E":

"Le zone agricole sono destinate all'esercizio dell'agricoltura e delle attività strettamente connesse con la stessa. Fermo restando l'obbligo di procedere prioritariamente al recupero delle strutture esistenti, la nuova edificazione in zona agricola è consentita solo se necessaria alla conduzione del fondo e all'esercizio delle attività agricole e di quelle ad esse connesse. (...) Tali zone sono edificabili per intervento diretto nel rispetto dei criteri, degli indici e dei parametri di seguito illustrati, fatte salve eventuali prescrizioni più restrittive, che discendono dalla applicazione di leggi specifiche attinenti la materia.

(...) Le zone agricole si dividono in: sottozone agricole di pregio "E1" e "E3" (art.39); sottozone agricole ordinarie "E2" (art.40). (...)

*Salvaguardia dell'aspetto del suolo: Le attività di **movimento di terre**, come scavi, rinterri o in generale ogni altra attività che modifichi in modo rilevante l'aspetto del suolo ineditato e che non sia strettamente pertinente all'esercizio dell'attività agricola, sono soggette a permesso di costruire".*

A livello progettuale la previsione del *bilancio dei materiali* è stata elaborata allo scopo di:

- ridurre il ricorso a cave di prestito per gli approvvigionamenti;
- mitigare l'impatto nell'utilizzo di risorse naturali di cava e mitigare quello conseguente alla movimentazione e trasporto dei materiali in corso d'opera;
- ridurre i materiali da destinare a deposito/rifiuto, con indubbi vantaggi in termini economici per la corrispondente riduzione dei costi diretti.

Considerata la tipologia delle opere da realizzare e la qualità dei materiali a disposizione in merito al riuso, tra i materiali di scavo in esubero si prevede di riutilizzare le seguenti materie:

- Terreno vegetale: proveniente dalle operazioni di scotico superficiale, riutilizzato per le operazioni di messa a verde (es. scarpate dei nuovi rilevati). Pertanto, il terreno vegetale verrà adeguatamente accantonato all'interno delle preposte aree di deposito intermedio e successivamente riutilizzato.
- Terre e rocce da scavo (ovvero terre provenienti da operazioni di scotico, bonifica e sterro) riutilizzate per la precarica, le quali verranno successivamente smaltite.

Le terre e rocce da scavo derivanti dalle operazioni di sbancamento, secondo quanto emerge dalla documentazione redatta, non risulterebbero idonee al riutilizzo per la realizzazione delle opere in progetto e verranno dunque inviate a discarica per lo smaltimento. Considerata la tipologia di intervento, la progettazione prevede di movimentare materiale, terre e rocce, proveniente principalmente dallo strato di bonifica e in minor quantità dagli sterri, dallo scotico.

Per le **Aree soggette a rischio esondazione**, l'Art. 56 delle NTA del PRG afferma che: *"Gli interventi ricadenti nelle aree esondabili sono soggetti alla disciplina del Piano di Bacino "PS1" del fiume Tevere, approvato con DPCM del 3 settembre 1998 compreso gli interventi di cui alle lett. d) ed e) dell'art.31 della l.457/78. (...)"*.

Con riferimento alle considerazioni relative alla coerenza con i dettami del Piano di Bacino, si rimanda all'elaborato SIA Parte2 dove il Piano di Bacino viene debitamente trattato all'interno della matrice ambientale interessata.

In generale, dal punto di vista urbanistico, l'opera in progetto rappresenta un elemento innovativo rispetto alla pianificazione vigente stabilita dai due strumenti urbanistici comunali; essa pertanto dovrà

conseguire la sua conformità urbanistica mediante atti di Variante dei rispettivi Piani Urbanistici Comunali, che saranno adottati a seguito degli esiti della Conferenza dei Servizi di approvazione del progetto.

In ultimo, con riferimento alla **pianificazione ordinaria generale**, in relazione agli strumenti già analizzati nell'ambito della sezione dedicata ai rapporti di conformità, si ritiene utile anche un approfondimento delle indicazioni "non prescrittive" contenute negli stessi. Saranno inoltre considerati anche Piani non trattati nella precedente analisi poiché non contenenti indicazioni di tipo prescrittivo, ma soltanto indirizzi pianificatori.

Livello regionale

Piano Territoriale regionale Generale (PTRG)

Con riferimento al **Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG)** definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale nonché degli interventi di interesse regionale. Gli obiettivi del Piano costituiscono riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore. Esso fornisce direttive ed indirizzi da recepire all'interno degli strumenti urbanistici degli Enti locali e settoriali regionali. Lo schema di PTRG è stato adottato con D.G.R. n.2581 del 19 dicembre 2001 come *Quadro di Riferimento Territoriale (QRT)* definendo gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale.

Tra gli obiettivi generali di Piano è sicuramente citabile, vista l'attinenza con lo scopo della progettazione in esame, l'obiettivo generale riferito al "Sistema ambientale" di "Difendere il suolo e prevenire le forme di inquinamento e dissesto", in ragione anche della funzione di argine che avrà il progetto stradale indagato. Inoltre, con riferimento al "Sistema relazionale", la progettazione si allinea certamente alla volontà di Piano di "Rafforzare le reti stradali regionali e locali".

Livello provinciale

Piano Territoriale Provinciale Generale della Città metropolitana di Roma Capitale (PTPG)

Con riferimento agli Obiettivi specifici stabiliti dal **Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)** la progettazione in esame risulta **coerente** con la volontà del Piano citato di "equilibrare lo sviluppo locale "dal basso" con l'organizzazione provinciale dell'offerta di funzioni strategiche, di servizi vendibili e di **mobilità** di livello metropolitano".

La progettazione in analisi risulta:

- **raccordarsi** con la **Grande rete esistente o da adeguare della Via Salaria** (Tav. TP2.2);
- **raccordarsi** con la **rete viaria di interesse paesaggistico** (Tav. TP2.3).

Con riferimento all'organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitano e regionale e dei corridoi del trasporto pubblico (tav.TP2.2) l'intervento si raccorda con la **Grande rete esistente o da adeguare (Via Salaria)**, come di seguito mostrato.

Figura 17. TP 2.2 Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitano e regionale e dei corridoi del trasporto pubblico.



Fonte:

http://ptpg.cittametropolitanaroma.it/UploadDocs/2010/tavole_piano/TP2_2_Organizzazione%20funzionale%20della%20rete%20del%20servizio%20ferroviario.jpg

In generale, per quanto riguarda il **systema della mobilità**, il PTPG all'Art.75 dispone quanto di seguito riportato: "Per una maggiore efficienza della mobilità provinciale il Piano persegue i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande Rete viaria e ferroviaria per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale (aeroporti, porti, centri intermodali, stazioni del trasporto a lunga percorrenza, caselli autostradali e nodi della grande viabilità);
- migliorare l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, privilegiando le esigenze di incremento delle relazioni metropolitane, unificanti la provincia:
 - o fra i Sistemi e Subsistemi locali funzionali e tra i centri urbani degli stessi;
 - o reciproca fra Roma e gli altri 12 Subsistemi;

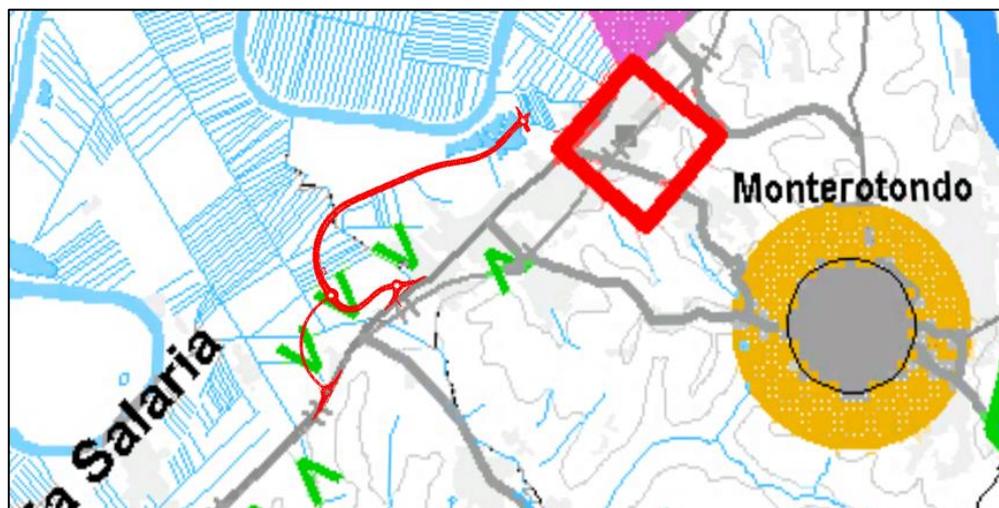
Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

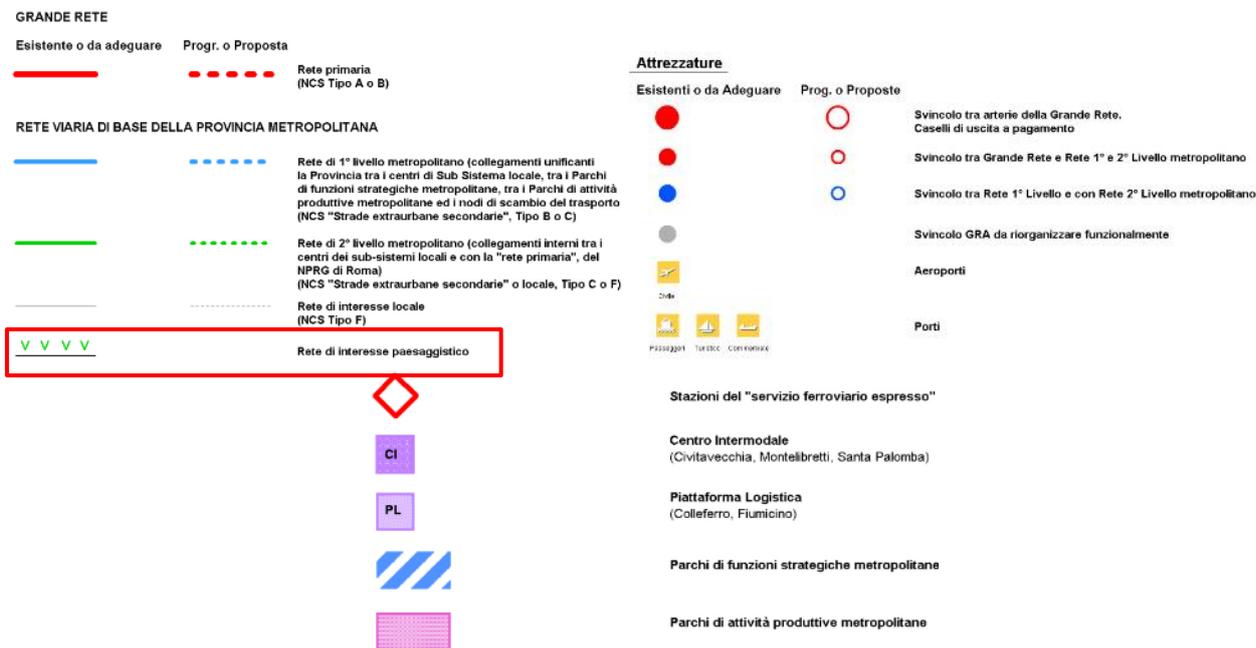
- con i Parchi delle funzioni strategiche metropolitane, ambiti di concentrazione delle sedi delle funzioni strategiche e di servizio, esistenti o programmate, con riguardo sia alle relazioni fra i diversi sistemi di funzioni ed attività sia a quelle degli stessi con il sistema urbano;
 - con i Parchi di attività produttive, ambiti di concentrazione delle sedi delle funzioni produttive, esistenti e programmate, con riguardo sia alle relazioni fra diverse attività del ciclo della produzione e distribuzione delle merci sia a quelle con il sistema abitativo;
 - interna a ciascun Subsistema locale (bacino di mobilità locale), tra i centri di sub-sistema e gli altri centri di base e locali.
- migliorare l'efficienza, la qualità ed il livello competitivo dei sistemi del trasporto collettivo: sistema ferroviario regionale e metropolitano, corridoi del trasporto pubblico;
 - ridurre e mitigare gli impatti delle infrastrutture e delle relative attrezzature sull'ambiente e sulla qualità insediativa garantendo la sostenibilità ambientale degli interventi;
 - migliorare la sicurezza della rete infrastrutturale;
 - modernizzare i servizi del trasporto merci;
 - migliorare l'efficienza economica e assicurare la sostenibilità sociale del sistema dei trasporti.

In ragione sia degli obiettivi di motivo tecnico che ambientale esplicitati all'interno del presente documento, la progettazione definitiva risulta coerente con le indicazioni sopra riportate per il sistema della mobilità. Tra gli obiettivi della progettazione emerge la necessità di provvedere alla messa in sicurezza idraulica delle aree attualmente antropizzate e per le quali è previsto uno sviluppo urbanistico nell'ambito dell'abitato di Monterotondo Scalo. Ed ancora, la realizzazione di una bretella della Salaria in variante che bypassa l'abitato di Monterotondo Scalo genererà benefici trasportistici alle viabilità interne all'abitato. La nuova infrastruttura, così come progettata, consentirà difatti una redistribuzione dei traffici interni a Monterotondo, un alleggerimento della SS 4 Salaria rispetto al traffico di attraversamento da e per Roma oltre al mantenimento della continuità dell'attuale Salaria altrimenti interrotta dall'inserimento della variante-argine a protezione dell'abitato di Monterotondo Scalo da una futura esondazione con tempo di ritorno duecentennale del fiume "Tevere".

Con riferimento all'organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana, tav.TP2.3, l'intervento andrà a raccordarsi, come anticipato, con la **Rete viaria di interesse paesaggistico**.

Figura 18. TP 2.3 Organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana





Fonte:

http://ptpg.cittametropolitanaroma.it/UploadDocs/2010/tavole_piano/TP2_3_OrganizzazioneFunzionale_ReteAttrezzatureViabilitaMetropolitana.jpg

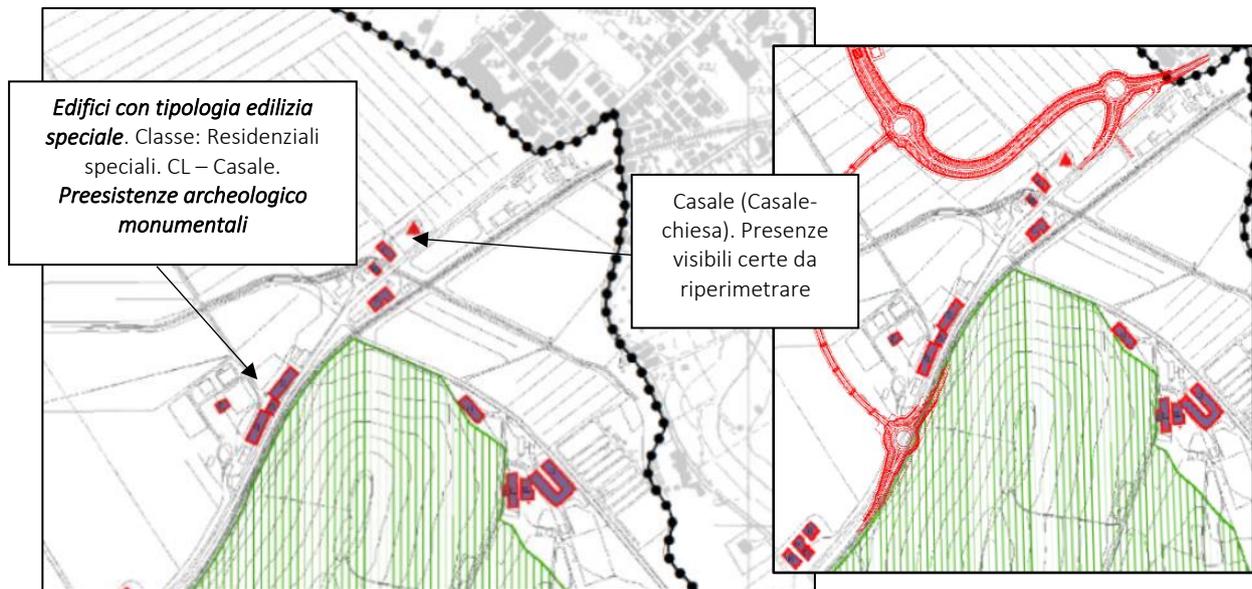
Livello comunale

PRG comune di Roma

A livello comunale, come già evidenziato in precedenza, il **PRG comunale di Roma** risulta anche dotato di una serie di elaborati definiti "*Elaborati indicativi*" con *valore programmatico* che hanno lo scopo di *fornire indicazioni e spunti per la progettazione e valutazione degli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia in attuazione del PRG*. I temi affrontati vanno dalla qualificazione della città svantaggiata (*Città da ristrutturare*) alle *centralità locali*, dagli approfondimenti geologici sulle aree di nuovo impianto urbanistico (*ambiti di trasformazione*), agli *ambiti di programmazione strategica*, l'insieme dei segni storici e naturalistici significativi e strategici per la città, che devono essere progettati unitariamente.

Tra questi elaborati, ad esempio, è presente la "*Carta per la qualità*" che evidenzia, come di seguito mostrato, che la previsione di **tracciato si svilupperà nei pressi di alcuni edifici con tipologia residenziale speciale: casali**, come mostrato nello stralcio cartografico di seguito riportato.

Figura 19. Carta per la qualità



Fonte: <https://www.comune.roma.it/TERRITORIO/nic-gwt/>

L'Art.16 delle NTA del PRG illustra i contenuti della **"Carta della qualità"**, affermando che: Com.1 "(...) Sono individuati gli elementi che presentano particolare valore urbanistico, architettonico, archeologico e monumentale, culturale, da conservare e valorizzare. Tali elementi sono così articolati: a) morfologie degli impianti urbani; b) elementi degli spazi aperti; c) edifici con tipologia edilizia speciale; d) edifici e complessi edilizi moderni; e) preesistenze archeologico monumentali; f) deposito archeologico e naturale nel sottosuolo; g) locali e attività di interesse storico, artistico, culturale. (...).

Com. 3. La disciplina degli elementi di cui al com. 1 è quella delle componenti di PRG nelle quali tali elementi ricadono, nel rispetto di quanto previsto nella Parte II e nella Parte III dell'elab. G2. "Guida per la qualità degli interventi".

(...) Com. 6. Gli elementi di cui al com. 1, lett. c), d), e), f) possono essere oggetto di un Progetto di sistemazione, di iniziativa pubblica o privata, finalizzato alla conservazione, valorizzazione e fruizione di tali beni; se funzionali a tali obiettivi, non sono preclusi, nell'ambito del Progetto di sistemazione, gli interventi di realizzazione di nuovi manufatti o di trasformazione di quelli esistenti, non individuati nella Carta per la qualità. Il progetto di sistemazione è redatto sulla base di indagini preliminari indirizzate e sorvegliate dalle Soprintendenze statali o dalla "Sovrintendenza comunale ai Beni culturali", in base alle rispettive competenze, e di apposita Relazione scientifica che individua l'estensione più idonea dell'ambito di intervento. (...).

Con riferimento alla categoria delle **"Preesistenze archeologico – monumentali"** rientrano in tale categoria: i resti visibili, normati dalle leggi nazionali che ne tutelano la salvaguardia, possono anche rappresentare occasioni straordinarie per attribuire identità e qualità a tante parti della città nelle quali la lunga stratificazione storica dei luoghi è meno evidente. L'uso della **"Carta per la Qualità"** (elaborato G1) e l'individuazione della localizzazione degli oggetti in essa contenuti all'interno delle zone di piano dell'elaborato **"Sistemi e Regole"** (elaborati 2 e 3) deve orientare la progettazione in ciascuna delle suddette zone con l'obiettivo di una valorizzazione dei resti visibili nei contesti in cui sono inseriti.

Dall'analisi della cartografia riportata emerge come l'intervento in analisi non risulta comunque interferire direttamente con i beni puntuali evidenziati.

A chiusura dell'analisi vincolistica appena esposta si vuole ribadire come l'opera in previsione si configura come il **naturale completamento dell'intero intervento programmato e già in parte avviato**. La variante in esame (2° stralcio) si propone di **mettere in sicurezza idraulica la Media Valle del Tevere, salvaguardando di conseguenza anche l'abitato di Monterotondo Scalo, operando quindi come un vero e proprio argine**.

Le interferenze rilevate sino ad ora sono state prese in considerazione al fine di operare un'attenta progettazione; in sintesi, il completamento della variante stradale è stato così condizionato:

1. dal sito di attacco con il lotto precedente dove sono stati predeterminati i termini plano-altimetrici del tracciato, ciò ha "costretto" il progetto ad una minima occupazione dell'area tutelata dei "Laghetti di Semblera";
2. dal punto di innesto sulla Salaria (SS 4). Qui sono state esaminate tutte le "finestre" ancora aperte sul fronte edilizio che dalla strada si aprono sulla campagna e le varie possibilità ancora consentite di varco sono state correlate all'alta sensibilità idraulica presente sull'area per la presenza del Fosso Pantanella;
3. dall'attraversamento dell'ampia area della piana alluvionale del Tevere ove ricorrentemente si registrano esondazioni anche molto importanti con ritorni duecentennali. Il rischio di tali esondazioni e la necessità di prevenirle, hanno determinato l'opportunità di creare la **nuova viabilità in rilevato** e di assegnargli anche la **funzione di argine** alle **esondazioni del fiume**. *Nonostante ciò la soluzione in rilevato ha modesta visibilità paesaggistica;*

La combinazione dei vincoli di cui ai punti 2 e 3, e la necessità dell'allacciamento con la parte sud-ovest dell'insediamento urbano, hanno infine determinato la necessità di realizzare un tratto aggiuntivo di viabilità in viadotto a partire dalla Salaria fino alla rotatoria intermedia posta sul rilevato.

5.4 LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE

L'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra gli obiettivi del progetto e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra i primi ed il modello di assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione. Il progetto in esame si pone tra i propri obiettivi il *miglioramento della mobilità*, anche in termini di redistribuzione del traffico, mentre tra quelli di tipo ambientale sicuramente da sottolineare è l'aspetto della tutela della salute in ragione delle problematiche idrauliche caratteristiche dell'area e quindi identificabili nella *"tutela del benessere sociale"*.

Secondo la *pianificazione di settore trasportistico*, il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, tra i suoi *obiettivi* pone anzitutto quello di soddisfare la domanda dal punto di vista infrastrutturale, eliminando i vincoli da congestione e da standard inadeguati, soddisfatto dal progetto in analisi che prevede di realizzare un intervento in *grado di migliorare la mobilità a livello locale e con un miglioramento della funzionalità generale*; tale obiettivo risponde anche alla volontà di raggiungere un equilibrio territoriale con nuovi interventi che non contribuiscano ad accentuare fenomeni di polarizzazione a scapito dello sviluppo diffuso.

Il **Piano Nazionale della Logistica (2011-2020)** si pone come *obiettivo prioritario* lo sviluppo delle politiche del settore della logistica inteso come sistema portante del Paese, attuandole tramite linee strategiche ed azioni coordinate, e nello specifico anche la formulazione di indirizzi e di proposte in materia di sicurezza della circolazione stradale. In riferimento a tale obiettivo la realizzazione dell'intervento di progetto punta a *migliorare la sicurezza stradale* e al contempo quella *delle aree soggette ai fenomeni di rischio idraulico* legati al Tevere; la nuova arteria difatti fungerà da viabilità – argine conseguendo, tra i suoi obiettivi di tipo ambientale, il soddisfacimento di quanto stabilito a livello pianificatorio.

L'**Allegato al Documento Economia e Finanza 2019 - Strategie per una nuova politica della mobilità** in Italia è il documento che sintetizza le strategie del Governo in un settore ampio e complesso quale quello delle infrastrutture di trasporto e di logistica. Il MIT ha disegnato una strategia basata su *quattro pilastri*: 1. *Sicurezza e Manutenzione*; 2. *Digitalizzazione e Innovazione*; 3. *Legalità e Semplificazione*; 4. *Mobilità Elettrica, Attiva e Sostenibile*; l'attuazione delle strategie appena citate si otterrà attraverso la costruzione di *pacchetti di interventi tematici* trasversali ai quattro pilastri, quali: *Riqualficazione del patrimonio infrastrutturale*; *Infrastrutture intelligenti per la sicurezza*; *Efficacia, efficienza e qualità dei servizi di mobilità*; *Servizi di mobilità innovativi*; *Interventi normativi*; *Capitale umano*; *Tecnologie di frontiera*. La progettazione indagata persegue pienamente le strategie riferite alla "Sicurezza" delle aree soggette ai fenomeni di rischio idraulico legati al Tevere; Come più volte sottolineato nel presente documento, tra gli obiettivi del PD emerge la necessità di provvedere alla messa in sicurezza idraulica delle aree attualmente antropizzate e per le quali è previsto uno sviluppo urbanistico nell'ambito dell'abitato di Monterotondo Scalo. Ed ancora, la realizzazione di una bretella della Salaria in variante che bypassa l'abitato di Monterotondo Scalo genererà benefici trasportistici alle viabilità interne all'abitato. La nuova infrastruttura, così come progettata, consentirà difatti una redistribuzione dei traffici interni a Monterotondo, un alleggerimento della SS 4 Salaria rispetto al traffico di attraversamento da e per Roma oltre al mantenimento della continuità dell'attuale Salaria altrimenti interrotta dall'inserimento della variante-argine a protezione dell'abitato di Monterotondo Scalo da una futura esondazione con tempo di ritorno duecentennale del fiume "Tevere".

Anche il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2020** affronta e declina con obiettivi ripartiti su due livelli, le indicazioni della Commissione Europea sulla sicurezza stradale; il primo, di tipo generale, riferito al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale e rappresentanti l'obiettivo finale che ci si prefigge di raggiungere in termini di riduzione del numero di morti, mentre il secondo è più specifico,

definito per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di riduzione del numero di morti per ciascuna categoria.

Tra i *Macro obiettivi* della progettazione in analisi si evidenzia proprio il *miglioramento della mobilità a livello locale*, che, indirettamente può essere riconducibile ad una sicurezza in termini viabilistici. La realizzazione di una bretella della Salaria in variante che bypasserà l'abitato di Monterotondo Scalo genererà benefici trasportistici anche alle viabilità interne all'abitato. La nuova infrastruttura, così come progettata, consentirà una redistribuzione dei traffici interni a Monterotondo, un alleggerimento della SS 4 Salaria rispetto al traffico di attraversamento da e per Roma oltre al mantenimento della continuità dell'attuale Salaria altrimenti interrotta dall'inserimento della variante-argine a protezione dell'abitato di Monterotondo Scalo da una futura esondazione con tempo di ritorno duecentennale del fiume "Tevere".

La Regione Lazio, con Delibera di Giunta Regionale n. 260 del 7 Agosto 2013, ha approvato sempre sul tema dei trasporti gli indirizzi per la stesura del **Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica – PRMTL**; tali indirizzi definiscono la possibilità di *individuare politiche, strategie e strumenti che consentano una crescita sostenibile del territorio, al fine di raggiungere alcuni degli obiettivi principali indicati dall'Unione Europea*.

Gli *obiettivi generali* del sistema di trasporto sono:

- Soddisfare le necessità economiche, sociali e ambientali della collettività.
- *Minimizzare gli impatti negativi* sull'economia, la società e l'ambiente.
- Assicurare elevata flessibilità e capacità di adattamento e di riorganizzazione

Inoltre, si hanno i seguenti *obiettivi specifici* che corrispondono alle tre dimensioni solitamente considerate per la sostenibilità (economica, ambientale e sociale).

Obiettivi di sostenibilità economica:

- Contribuire a realizzare un sistema che sostenga il progresso economico europeo, rafforzi la competitività e offra servizi di mobilità di elevato livello, garantendo allo stesso tempo un uso più efficace delle risorse.
- Due obiettivi riguardano l'abilità del sistema di trasporto di contribuire alla crescita economica e alla creazione di occupazione.
- Un ulteriore obiettivo riguarda la limitazione della crescita della congestione.

Obiettivi di sostenibilità ambientale:

- Tre obiettivi che riguardano ridurre o evitare il cambiamento climatico, riducendo le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni locali dannose, il rumore e le vibrazioni prodotto dai trasporti.
- Un ulteriore obiettivo che riguarda la protezione delle aree sensibili dal punto di vista ambientale.

Obiettivi di sostenibilità sociale:

- Ridurre o eliminare gli incidenti gravi e mortali.
- Alti standard di accessibilità a residenze, opportunità/servizi, attività, per rispondere alle necessità di mobilità degli individui e delle imprese.
- Accrescimento della coesione sociale, comprese le riduzioni di esclusione sociale e territoriale.
- Partecipazione estesa dei cittadini alla pianificazione.
- Alti standard di qualità dei posti di lavoro nel settore dei trasporti.

Sia i Macro obiettivi tecnici che ambientali (e i correlati obiettivi specifici) previsti per la PD in analisi vanno a rispondere ed ottemperare agli Obiettivi di piano riferiti sicuramente alla sostenibilità ambientale e sociale pocanzi enunciati.

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** è un piano strategico con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo, che sviluppa una visione di *sistema* della mobilità. Il PUMS affronta il *tema delle infrastrutture per il trasporto pubblico*, per la *mobilità dolce*, per la rete stradale primaria e per la distribuzione delle merci. Il Piano si prefigge l'obiettivo di *favorire la sicurezza e l'accessibilità per tutti implementando le tecnologie per accrescere "l'intelligenza" tra infrastruttura, veicolo e persona*. Il PUMS si differenzia dal *Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)*, in quanto quest'ultimo si riferisce all'ottimizzazione dell'attuale, senza nessun riferimento alla realizzazione di nuove opere. Risultano invece di competenza di entrambi i Piani le azioni relative alla regolazione della domanda di mobilità, che incidono anch'esse sullo split modale.

La sostenibilità del Piano richiede un sistema urbano di mobilità che:

- *Garantisca* tutti cittadini opzioni di trasporto per accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- *Migliori* le condizioni di sicurezza;
- *Riduca* l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- *Aumenti* l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- *Contribuisca* all'attrattività del territorio e alla qualità dell'ambiente urbano.

Per raggiungere tali risultati il Piano fissa obiettivi certi, progettati interventi e fissati tempi di realizzazione (scenari di mobilità). In coerenza a quanto indicato nel DM 04/08/2018, che definisce i *"macro-obiettivi" minimi obbligatori* di respiro il PUMS procede verso una riconduzione degli stessi ad obiettivi generali e specifici di maggior dettaglio, esplicitati in modo da poter essere veicolati e condivisi con i cittadini nelle fasi di ascolto intraprese per la definizione del PUMS. E' stata realizzata quindi una tabella dei *"Macro-Obiettivi"* e dei corrispondenti *"Obiettivi Specifici per la città di Roma"* da un lato rispondenti alle politiche ed ai progetti individuati per la città di Roma nel corso dei lavori, dall'altro articolati in modo chiaro e comprensibile anche per il cittadino.

Di seguito si evidenziano in rosso i macro obiettivi ed i correlati obiettivi specifici verso i quali la PD in valutazione risulta in coerenza.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

MACRO-OBIETTIVI per Roma	OBIETTIVI SPECIFICI
1. Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro	<ol style="list-style-type: none"> 1.1. Realizzare nuove linee di metropolitana, potenziare ed estendere quelle esistenti 1.2. Sviluppare la rete tramviaria nel Centro storico e nelle zone periferiche 1.3. Potenziare la rete di trasporto pubblico notturna 1.4. Potenziare le linee ferroviarie regionali 1.5. Trasformare in filobus le linee più utilizzate soprattutto in Centro (Corridoi della Mobilità) 1.6. Introdurre servizi a chiamata e servizi innovativi di programmazione del viaggio (Centrali della mobilità)
2. Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare	<ol style="list-style-type: none"> 2.1. Migliorare l'accessibilità ai grandi poli di servizio (scuole, università, strutture sanitarie, uffici pubblici, centri commerciali, stazioni e nodi di scambio del trasporto pubblico, ...) 2.2. Realizzare parcheggi di scambio sugli assi viari principali in corrispondenza del GRA per ridurre i veicoli in entrata nella città 2.3. Realizzare corsie preferenziali per il TP 2.4. Riorganizzare la priorità semaforica e i tempi di rosso/giallo/verde per fluidificare il traffico 2.5. Realizzare nuovi assi stradali di scorrimento ed intervenire per l'adeguamento degli esistenti
1. Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti	<ol style="list-style-type: none"> 3.1. Individuare e mettere in sicurezza i "tratti viari critici" a più alto tasso di incidentalità con interventi su infrastrutture e segnaletica 3.2. Rafforzare le azioni di controllo e sanzione dei comportamenti a rischio anche attraverso il potenziamento delle forze dell'ordine e sistemi automatici per il sanzionamento 3.3. Mettere in sicurezza i percorsi pedonali e le piste ciclabili a partire da quelli che conducono ai servizi primari (scuole, servizi sanitari, centri commerciali, fermate e stazioni del TP, aree verdi, ...) 3.4. Promuovere campagne educative e di sensibilizzazione al rispetto del Codice della Strada, presso scuole e luoghi di lavoro
4. Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosferiche e da rumore)	<ol style="list-style-type: none"> 4.1. Incentivare la diffusione e l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrici, ibridi, a metano, ad idrogeno...) 4.2. Sviluppare soluzioni sostenibili e collettive gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola) 4.3. Chiudere il Centro Storico alla circolazione di veicoli più inquinanti 4.4. Favorire lo sviluppo della mobilità condivisa (car sharing, car pooling, bike sharing) 4.5. Introdurre tariffe di ingresso entro l'Anello Ferroviario per i veicoli più inquinanti (Congestion Charge)
5. Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, accompagnatori, ...)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Progressivo abbattimento delle barriere architettoniche di percorsi pedonali e spazi urbani 2. Interventi per il progressivo miglioramento dell'accessibilità a servizi ed infrastrutture del TPL

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

MACRO-OBIETTIVI per Roma	OBIETTIVI SPECIFICI
6. Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riquilibrare e mettere in sicurezza gli spazi pedonali e i marciapiedi, anche riducendo gli spazi per la sosta dei veicoli 2. Realizzare Isole Ambientali e aree pedonali in tutti i Municipi connesse con la rete ciclopedonale e il TPL, per valorizzare e promuovere la mobilità lenta (aree con disciplina di traffico a 30 km/h, percorsi pedonali in sicurezza, aree pedonalizzate, piste ciclabili, ...) 3. Promuovere ed incentivare la mobilità pedonale nei percorsi casa-scuola per i bambini (pedi-bus)
7. Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati	<ol style="list-style-type: none"> 1. Migliorare l'accessibilità in sicurezza al trasporto pubblico e ai servizi connessi 2. Realizzare nuovi parcheggi di scambio con metro e ferrovie 3. Realizzare nuovi nodi di scambio fra TP e mezzi privati
8. Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizzare nuovi parcheggi scambio messi a rete con quelli esistenti 2. Diffondere sul territorio zone pedonali, ZTL e zone a bassa emissione di inquinanti 3. Istituire per i veicoli "tariffe di ingresso" nelle aree centrali e a più alta congestione veicolare
9. Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Potenziare ed integrare il sistema di informazione del TP (tecnologie di Infomobilità) 2. Introdurre nuove tecnologie telematiche per informare anche sui servizi connessi al TP
10. Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minor impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regolamentare la circolazione delle merci nel Centro storico e in periferia 2. Aumentare il numero di piazzole di carico/scarico merci sul tutto il territorio 3. Accentrare i punti di carico e scarico delle merci, per ridurre la circolazione dei veicoli 4. Incentivi economici agli operatori del settore per l'uso di veicoli a basse emissioni (elettrico, ibrido...) 5. Utilizzare per il trasporto anche i mezzi del TP (trasporto notturno nelle piazzole del Centro, ecc.)
11. Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Collegare le piste ciclabili esistenti e realizzare nuove piste 2. Sensibilizzare ed educare all'uso della bicicletta (bike to school-scuola in bici) 3. Sviluppare l'uso della bicicletta anche con misure di incentivazione economica 4. Sviluppare l'intermodalità bici-TPL (park bike, bike-sharing diffuso, trasporto a bordo mezzi)

5.5 LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL'OPERA

La finalità del presente paragrafo è quella di *verificare che l'intervento di progetto sia coerente con gli obiettivi di base prefissati, sia tecnici che ambientali*, per i quali si rimanda al Cap.3.

In relazione agli **obiettivi tecnici** è stato possibile verificare la coerenza dell'intervento in quanto nel suo funzionamento complessivo, il nuovo asse consentirà di massimizzare la messa in sicurezza idraulica le aree attualmente antropizzate e per le quali è previsto uno sviluppo urbanistico nell'ambito dell'abitato di Monterotondo Scalo. In una *prima fase*, che durerà dalla realizzazione del lotto in esame fino al completamento di tutte le opere di difesa attiva e passiva previste nella Media Valle del Tevere, il rilevato previsto avrà tutte le caratteristiche meccaniche, geotecniche ed idrauliche per funzionare come argine ma sarà forato da tre scatolari che ne garantiranno la trasparenza idraulica. A tal fine, le paratoie che equipaggiano gli scatolari rimarranno in questa fase sempre in posizione aperta, entrando in funzione solo durante gli interventi periodici di manutenzione, da eseguirsi in tempo di magra. Così, gli scatolari idraulici di progetto manterranno il rilevato trasparente e permetteranno all'acqua di entrare ed uscire dall'arginatura, andando ad occupare i suoli in maniera del tutto analoga alla situazione ante-operam. Per poter lavorare in tale fase, i paramenti del rilevato sono stati protetti idraulicamente con sistemi impermeabili sia lato monte (Monterotondo Scalo) che lato valle (Tevere). In una *seconda fase*, quando tutte le opere di difesa attiva e passiva previste nel progetto di messa in sicurezza della media valle del Tevere saranno realizzate, l'arginatura potrà entrare in funzione sigillando i tre scatolari con le paratoie. In tale fase le paratoie saranno attive e durante l'evento di piena potranno essere calate per sigillare le aperture e rendere l'arginatura ad essa impermeabile. Nelle condizioni di magra, le paratoie rimarranno in posizione di aperto, come in fase 1, consentendo ai fossi il naturale deflusso delle acque verso il Tevere

Questa parte della progettazione sarà approfondita in un secondo momento valutando le reali condizioni del contesto quando si verificheranno. Il progetto in esame verifica solo la compatibilità dello stesso con questo scenario e definisce delle somme da accantonare per la chiusura degli scatolari con le paratoie.

Inoltre, la realizzazione di una bretella della Salaria in variante che bypassa l'abitato di Monterotondo Scalo con benefici trasportistici alle viabilità interne all'abitato. La nuova infrastruttura consentirà una redistribuzione dei traffici interni a Monterotondo, un alleggerimento della SS 4 Salaria rispetto al traffico di attraversamento da e per Roma oltre al mantenimento della continuità dell'attuale Salaria altrimenti interrotta dall'inserimento della variante-argine a protezione dell'abitato di Monterotondo Scalo da una futura esondazione con tempo di ritorno duecentennale del fiume "Tevere".

Per quanto riguarda gli **obiettivi ambientali** la verifica della coerenza dell'intervento in progetto è stata condotta sulla base delle risultanze del presente Studio di Impatto Ambientale, in relazione alle analisi effettuate per le singole componenti ambientali, espone nella Parti successive dello SIA. Entrando nel merito delle tematiche ambientali, *in primo luogo gli obiettivi di base prefissati relativi alla conservazione del paesaggio e del patrimonio culturale vengono rispettati, in quanto il nuovo tracciato previsto non connota una variazione significativa del contesto in relazione ai vincoli o agli elementi paesaggistici, né rispetto gli altri elementi archeologici ed architettonici*. A lavori completati, gli interventi in progetto restituiranno una fisionomia nuova dell'area. Il progetto di variante è finalizzato a conferire oltre che una migliore condizione di viabilità, anche una maggiore sicurezza idraulica, operando come vero e proprio argine a tutela di tutta l'area dell'abitato di Monterotondo Scalo oggi esposta a inondazioni.

Gli stessi interventi di mitigazione si qualificano come interventi puntuali ed organici di mitigazione degli effetti prodotti dall'infrastruttura sul paesaggio di prossimità, promuovendo il ripristino delle fitocenosi (passaggi faunistici), la tutela delle aree più sensibili (area naturalistica dei Laghetti di Sembrera), la mitigazione delle opere a maggior impatto visivo, il mantenimento della funzionalità dei fondi agrari.

L'integrazione al contesto naturalistico avviene pertanto reiterando gli elementi di valorizzazione del paesaggio esistenti e prevedendo l'utilizzo di specie vegetali autoctone, inserite nei punti più sensibili.

Si prevede inoltre una continuità paesaggistica ed eco-sistemica con l'inserimento della vegetazione di invito faunistico all'ingresso dei tombini idraulici. Anche la conformazione stessa dell'infrastruttura, così tracciata principalmente per fronteggiare il rischio idraulico, riproduce la sinuosità del vicino fiume Tevere.

Come visto nella sezione dedicata al sistema vincolistico, con la realizzazione dell'intervento, laddove presenti, si è cercato di minimizzare l'impatto dello stesso con le aree tutelate quando interferite.

Per quanto riguarda la salute e la qualità della vita, il nuovo intervento si configura come un miglioramento dell'assetto attuale, comportando, a conclusione di tutte le fasi previste, la messa in sicurezza idraulica delle aree attualmente antropizzate e per le quali è previsto uno sviluppo urbanistico nell'ambito dell'abitato di Monterotondo Scalo.

Un ulteriore elemento che concorre alla tutela del benessere sociale riguarda il miglioramento della sicurezza stradale, che rappresenta un altro obiettivo alla base del progetto. Si specifica come, con la realizzazione dell'intervento in esame si garantisce una maggiore sicurezza rispetto allo stato attuale.

Alla luce di quanto brevemente riportato è possibile concludere che l'intervento in oggetto risulta coerente con gli obiettivi di base che si erano prefissati preliminarmente.