

# La fine della Sabina



## inizia da Passo Corese

500 ettari di territorio confinanti con il centro abitato di Passo Corese stanno per essere distrutti per permettere a Roma di esportare **degrado e marginalità**, il tutto con il colpevole silenzio delle autorità locali che non hanno il coraggio di informare i cittadini su un problema che **cambierà per sempre la vita di tutta la Sabina**.

L'associazione Sabina Futura ha deciso di **rompere la congiura del silenzio** e di **MOSTRARE A TUTTI** quello che realmente sta per accadere!

**sabato 17 novembre alle ore 17.00**

## **ASSEMBLEA PUBBLICA**

presso la sala parrocchiale di piazza Santa Croce 1, a Passo Corese

**TUTTI I CITTADINI SONO INVITATI A PARTECIPARE!**



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)

«Il Centro Intermodale Tevere è **una scelta calata dall'alto. Violenta il paesaggio** e non appartiene a questo territorio. Avete **non solo il diritto**, ma anche **il dovere di opporvi a questo progetto**. So che non è semplice difendere l'ambiente: **i poteri in campo sono davvero molto forti. Ma la Regione che guiderò non permetterà altri scempi. È uno dei primi impegni che mi assumo. Una delle strade maestre per lo sviluppo della Sabina resta la valorizzazione del patrimonio naturale, artistico e archeologico.**»

**Piero Marrazzo**, Governatore della Regione Lazio, Poggio Mirteto 6-3-2005



«Il Centro Intermodale Tevere è una scelta calata dall'alto.

**Violenta**

Avete non

**questo pr**

l'ambiente

**Ma la Reg**

È uno dei

Una delle s

**resta la v**

**artistico**

Piero Marraz



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)



SVILUPPOLAZIO

# **CENTRO INTERMODALE DI FARA SABINA**

**SCHEDA SINTETICA OPPORTUNITA' DI INVESTIMENTO**

SVILUPPOLAZIO



DOCUPO



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)

# 1. PROGETTO

## Anagrafica

<b>Titolo</b>	Centro intermodale di Fara Sabina
<b>Società proponente</b>	Sviluppo Lazio S.p.A. per Rete Ferroviaria Italiana (RFI)
<b>Indirizzo</b>	località Pian dell'Olmo, Fara Sabina, Rieti - Lazio - Italia
<b>Settore</b>	logistica

# 2. DESCRIZIONE

Il progetto prevede la realizzazione di un nodo di smistamento per lo scambio gomma-ferro nel trasporto di merci in un'area individuata tra Fara Sabina e Montelibretti (il centro intermodale era previsto in origine dalla Legge Obiettivo sulle grandi opere n. 443 del 2001, delibera CIPE del 21/12/2001 lungo la via Salaria, tra Forano e Stimigliano in provincia di Rieti).

# 3. CARATTERISTICHE

La superficie complessiva dell'area in cui sarà realizzato il nodo di smistamento è pari a 200 ettari.

# 4. OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO

- Acquisto del progetto
- Partnership per la realizzazione del progetto
- Gestione dei servizi

# 5. COSTI STIMATI

Per la realizzazione del centro intermodale è stato stimato un costo pari a € 100 milioni.



- Acquisto del progetto
- Partnership per la realizzazione del progetto
- Gestione dei servizi

## 5. COSTI STIMATI

Per la realizzazione del centro intermodale è stato stimato un costo pari a € 100 milioni.

## 6. OBIETTIVI

Il progetto è inserito nel Piano della Mobilità del Lazio e nel protocollo d'intesa firmato il 14 febbraio 2006 dal presidente della Regione Lazio, il sindaco di Roma e i presidenti delle cinque province laziali.

Il protocollo prevede il potenziamento e la realizzazione di nuove infrastrutture e in tale contesto il centro intermodale si pone l'obiettivo di rappresentare il nodo per la separazione delle direttrici passeggeri e merci, liberare linee per nuovi treni regionali, decongestionare lo scalo romano di S. Lorenzo, incentivare il trasporto su ferro e infine migliorare tutta la mobilità regionale.

## 7. STATO DI REALIZZAZIONE

**Stato del progetto:** Ipotesi di fattibilità.

*Documento redatto a cura di Sviluppo Lazio S.p.A. - Servizio Sviluppo Economico. I dati, le informazioni e i costi indicati sono aggiornati a settembre 2007 e possono subire variazioni.*



Nel comprensorio di **Rieti-Cittaducale** (il centro della provincia) è localizzato un polo innovativo di rilevanza nazionale che si estenderà anche a sud della provincia **con la creazione del citato polo della logistica a Passo Corese** e ad est, nel comune di **Borgorose**.

La localizzazione in questi tre bacini fattori produttivi altamente innovativi e di eccellenza porterà alla crescita del cosiddetto "Triangolo hi-tech del Centro Italia" che consentirà all'economia reatina di collocarsi tra i "poli di sviluppo produttivo avanzato" in Europa.

#### **14. UBICAZIONE E CONTESTO TERRITORIALE**

In centro intermodale, situato in località **Pian dell'Olmo**, tra **Fara Sabina e Montelibretti**, è ben collegato con la rete ferroviaria, l'autostrada e il Grande Raccordo Anulare di Roma; **sorgerà infatti nella zona adiacente la stazione ferroviaria di Fara Sabina**, sulla linea FR1 Orte-Fiumicino e si trova a 10 km dall'autostrada A1 Firenze-Roma e Napoli-Roma.

Nel 2005 la crescita della base imprenditoriale a livello nazionale (+1,34%) ha trovato riscontro anche nel dato provinciale che si attesta su un +1,32%, inferiore soltanto alla media regionale (+ 1,72%). I settori in cui si è maggiormente evidenziata questa crescita sono quelli delle costruzioni (+ 64 unità), delle attività immobiliari, di noleggio, informatiche, di ricerca e dei trasporti, a conferma di una ripresa generalizzata del terziario di servizio.

L'esame dei dati relativi alle diverse forme giuridiche evidenzia la forte spinta del sistema imprenditoriale locale verso forme maggiormente strutturate. Infatti, mentre il tasso di crescita delle imprese individuali è risultato prossimo allo zero, sia quello delle società di capitali (+ 7%), che quello delle società di persone (+ 1,96%), sono risultati superiori agli analoghi tassi di crescita nazionale.

Nel 2006 il tessuto imprenditoriale della provincia di Rieti ha registrato la presenza di 15.030 imprese, delle quali 12.902 (circa l'85,8%) in attività.

Il saldo fra il numero di imprese iscritte e cessate (rispettivamente di 1.018 e 930) presso la Camera di Commercio di Rieti è stato positivo (+88 unità); il dato testimonia (anche se con qualche differenziazione a livello settoriale) un'evoluzione del tessuto imprenditoriale locale.

Infine la provincia di Rieti presenta una forte interazione tra Istituzioni locali, imprese reatine dell'indotto e le grandi imprese a capitale nazionale ed internazionale presenti e che operano soprattutto nei settori elettromeccanico, elettronico e telecomunicazioni. Le multinazionali insediate sottolineano positivamente il carattere informale delle relazioni con il complessivo nucleo industriale locale, che si traducono in rapporti flessibili e continuativi con gli enti territoriali.

#### **15. VANTAGGI**

- Facilmente collegabile con la viabilità autostradale, con il futuro polo logistico CSI (Consorzio Sviluppo Industriale) di Rieti e con il polo manutentivo rotabili di Roma per la **revisione ordinaria e straordinaria dei treni**
- **Inserito all'interno del Corridoio transeuropeo 1 (Berlino-Palermo)**
- 10 km di distanza dall'Autostrada A1 Firenze-Roma e Napoli-Roma
- Adiacente la stazione ferroviaria di Fara Sabina sulla linea FR1 Orte-Fiumicino



## Centro intermodale Fara Sabina



### Realizzazione del centro intermodale di Fara Sabina

#### Ubicazione

Il centro intermodale, situato tra Fara Sabina (Rieti) e Montelibretti (Roma), è ben collegato con la rete ferroviaria, l'autostrada e il Grande Raccordo Anulare di Roma; sorgerà, infatti, nella zona adiacente la stazione ferroviaria di Fara Sabina, sulla linea FR1 Orte-Fiumicino e a 10 km di distanza dall'autostrada A1 Firenze-Roma e Napoli-Roma.

#### Soggetto titolare dell'offerta

RFI, Rete Ferroviaria Italiana.

#### Opportunità di investimento

- Acquisto del progetto
- Partnership per la realizzazione del progetto
- Gestione dei servizi

#### Dati tecnici

Superficie complessiva: 200 ha.

#### Costi stimati

Il costo stimato per la realizzazione del centro intermodale è pari a € 100 milioni.

#### Agevolazioni finanziarie

Disponibilità di agevolazioni fiscali e finanziarie.

#### Punti di forza

- Facilmente collegabile con la viabilità autostradale, con il futuro polo logistico del Consorzio Sviluppo Industriale di Rieti e con il polo manutentivo rotabili di Roma per la revisione ordinaria e straordinaria dei treni
- Inserito all'interno del Corridoio transeuropeo 1 (Berlino-Palermo)

#### Stato del progetto

Ipotesi di fattibilità.





- Partnership per la realizzazione del progetto
- Gestione dei servizi

### **Dati tecnici**

Superficie complessiva: 200 ha.

### **Costi stimati**

Il costo stimato per la realizzazione del centro intermodale è pari a € 100 milioni.

### **Agevolazioni finanziarie**

Disponibilità di agevolazioni fiscali e finanziarie.

### **Punti di forza**

- Facilmente collegabile con la viabilità autostradale, con il futuro polo logistico del Consorzio Sviluppo Industriale di Rieti e con il polo manutentivo rotabili di Roma per la revisione ordinaria e straordinaria dei treni
- Inserito all'interno del Corridoio transeuropeo 1 (Berlino-Palermo)

### **Stato del progetto**

Ipotesi di fattibilità.



A cura di Sviluppo Lazio S.p.A. - Marketing Territoriale.  
I dati, le informazioni e i costi indicati sono aggiornati a giugno 2006 e possono subire variazioni.



**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/09986**

presentata da **CENTO PIER PAOLO** il 11/05/2004 nella seduta numero 465

Stato iter : **IN CORSO**

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
MINISTERO DELLA SALUTE**

Attuale Delegato a rispondere

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** , data delega 11/05/2004

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

**CONCETTUALE :**

IMMOBILI PER IL TRASPORTO, INQUINAMENTO, PROGRAMMI E PIANI

**SIGLA O DENOMINAZIONE :**

AUTORITA' DI BACINO DEL TEVERE, FIUME TEVERE

**GEO-POLITICO :**

STIMIGLIANO, RIETI - Prov, LAZIO



CENTO. - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro della salute. - Per sapere - premesso che:

la legge Obiettivo ha previsto tra le grandi opere da realizzare quella del Centro Intermodale «Tevere», definito come «piattaforma logistica per l'interscambio gomma-rotaia»;

la realizzazione del centro è prevista nella media Valle del Tevere, tra le stazioni ferroviarie di Gavignano Sabino e di Stimigliano e avrà una lunghezza di 3 chilometri ed una larghezza media di 125 metri interessando globalmente una area di 24-25 ettari;

quello del Tevere farebbe parte del sistema regionale dei centri intermodali, previsto dal Piano Generale dei Trasporti e, traslando all'esterno di Roma lo snodo ferroviario di San Lorenzo, diventerà in pratica lo Scalo Merci di Roma Nord facendo parte integrante del cosiddetto «tripolo» Milano, Roma, Napoli;

sul piano vincolistico il centro intermodale verrebbe realizzato in una area che il Piano Regionale Paesistico classifica come G8 «Grande Ansa del Tevere» e ne raccomanda il mantenimento dell'integrità, mentre il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Rieti lo individua come «zona di non trasformabilità» e quindi di inedificabilità assoluta, anche per la sua condizione di pianura alluvionale, e perfino le aree collinari di contorno alla valle sono classificate ad «edificabilità vincolata»;

il centro intermodale sorgerà nel pieno irrispetto della legge Galasso trovandosi anche a meno di 75 metri dall'argine del Tevere in modo specifico del restringimento fluviale comunemente denominato «Fiasco del Tevere» con evidenti rischi di esondazione;

il PS1 Orte-Castel Giubileo dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere impone forti vincoli all'area interessata e qualora venisse realizzato il progetto presentato, violerebbe in ben tre punti il limite di esondabilità del fiume,

sul piano dell'equilibrio fluviale il centro intermodale sorgerà nei pressi della Riserva Tevere-Farfa, che, oltre ad essere area protetta regionale, è tutelata dalla convenzione internazionale di Ramsar e fa parte della Rete Natura 2000 dell'Unione Europea, che la annovera tra i Siti d'Importanza Comunitaria e tra le Zone di Protezione Speciale per la fauna (ZPS),

sul piano dell'economia agricola per la realizzazione dell'opera sono stati previsti espropri parziali, con il risultato che gli agricoltori rimarrebbero proprietari di terreni agricoli degradati, sempre meno produttivi, e inquinati da cadmio e piombo, cosa per altro del tutto inconciliabile con il trend di sviluppo dell'agricoltura biologica in questa area;

sul piano dell'inquinamento atmosferico, nel progetto si parla apertamente di diffusione nell'atmosfera di vari inquinanti come il «particolato» (PM 10), responsabile di tumori; gli ossidi di zolfo, causa delle piogge acide; gli ossidi di azoto, tossici e irritanti; il monossido di carbonio e per la loro diffusione nei centri vicini non è stato effettuato neanche uno studio dei venti in relazione ai numerosi insediamenti umani presenti nell'area;

sul piano del dissesto idrogeologico il progetto parla di «sottrazione delle acque dall'acquifero», di «possibile alterazione idro-chimica delle acque di falda», di «possibili variazioni del regime qualitativo e quantitativo delle acque», di «modifica delle morfologie fluviali». Il che significa inquinamento dei suoli e degrado delle acque sotterranee. L'opera si porrà in modo trasversale rispetto al deflusso delle acque sotterranee, che oggi si irradiano perpendicolarmente al letto del fiume;

per realizzare il basamento dell'opera verrà rimosso uno strato di terreno e innalzato un rilevato in cemento armato alto 2 metri lungo tutti i 25 ettari dell'opera;



**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/19955**

presentata da **ROSITANI GUGLIELMO** il 10/02/2006 nella seduta numero 749

Stato iter : **IN CORSO**

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Attuale Delegato a rispondere

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** , data delega 10/02/2006

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

**CONCETTUALE :**

ACCORDI E CONVENZIONI, IMMOBILI PER IL TRASPORTO, REGIONI, STAZIONI FERROVIARIE

**SIGLA O DENOMINAZIONE :**

L 2001 0443, RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA ( RFI )

**GEO-POLITICO :**

FORANO, RIETI - Prov, LAZIO, LAZIO, STIMIGLIANO, RIETI - Prov, LAZIO



**Atto Camera**  
**Interrogazione a risposta scritta 4-19955**

**presentata da GUGLIELMO ROSITANI venerdì 10 febbraio 2006 nella seduta n.749**

ROSITANI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:  
il Governo, su proposta della R.F.I. (Rete ferroviaria Italiana) ha inserito con delibera CIPE del 21 dicembre 2001 tra le opere infrastrutturali strategiche di interesse nazionale (Legge Obiettivo n. 443 del 2001) lo spostamento dello Scalo merci ROMA - San Lorenzo nel territorio dei Comuni di Stimigliano e Forano in provincia di Rieti;  
tale opera viene definita dalla R.F.I. «Centro Intermodale del Tevere» a servizio di tutta l'Italia centrale ed è inserita nell'Accordo Quadro stipulato tra il Governo e la Regione Lazio il 20 marzo 2002;  
il relativo progetto, per un costo di circa 100 milioni di euro, ha seguito tutto l'iter necessario ottenendo in via definitiva il parere favorevole per l'impatto ambientale sia dalla regione Lazio che dal ministero competente;  
esso prevede, tra l'altro, a regime: un traffico di automezzi dal casello autostradale alla ferrovia di circa 800/1.000 al giorno;  
ben diciassette sindaci su venti hanno detto sì all'opera, non soltanto per gli effetti positivi sullo sviluppo economico in generale e sull'occupazione in particolare (550 posti di lavoro), ma anche perché hanno condiviso la compatibilità con l'ambiente;  
mentre il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevedeva di portare il progetto al CIPE nel mese di dicembre 2005, la Conferenza Unificata del 24 novembre 2005 nel dare l'intesa obbligatoria sul terzo documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) che, appunto, individuava le infrastrutture strategiche, ha rilevato la contrarietà dell'U.P.I. (Unione Province Italiane) per l'insostenibilità dell'impatto ambientale;  
la posizione dell'U.P.I., peraltro, non sostenuta da argomenti tecnici e scientifici (il Presidente di tale organizzazione è anche il Presidente della Provincia di Rieti), contrasta nettamente con il parere favorevole della Regione Lazio e del Ministero dell'Ambiente;  
il parere contrario dell'U.P.I. non è stato contrastato dalla Regione Lazio ed è passato inosservato dalla R.F.I.;  
l'atteggiamento dell'U.P.I., il silenzio della Regione Lazio e della R.F.I. si spiegano con la decisione di realizzare il Centro Intermodale non più a Stimigliano - Forano, ma nel territorio del Comune di Montelibretti (provincia di Roma) nella zona adiacente la stazione ferroviaria di Fara Sabina, frazione di Passo Corese;  
secondo l'interrogante tale decisione vede da una parte la Regione Lazio smentire se stessa e l'ingiustificabile silenzio delle Ferrovie, dall'altra evidenza una scelta assolutamente incompatibile sia per l'impatto ambientale che per gli effetti devastanti sul traffico locale e consolare;  
infatti, le strutture viarie di collegamento tra il casello di Fiano Romano e la stazione ferroviaria sono, a giudizio dell'interrogante, assolutamente inadeguate per il movimento di circa 800/1.000 automezzi al giorno, che comunque provocherebbe un'insostenibile inquinamento acustico ed atmosferico e bloccherebbe di fatto il traffico sulla Salaria da Roma verso le Province di Rieti e di Ascoli Piceno e viceversa;  
inoltre, l'inevitabile super intasamento della linea Passo Corese-Orte comporterebbe una forte riduzione delle corse metropolitane locali a servizio dei lavoratori, degli studenti e dei cittadini dei Comuni di Poggio Mirteto, Stimigliano, Forano e Magliano Sabina conquistate con tanta fatica, oppure, l'accollo da parte delle ferrovie di centinaia di miliardi di vecchie lire per il costo della realizzazione di un terzo binario;  
nella stessa frazione di Passo Corese sta sorgendo su 230 ettari di terreno un Polo Logistico che prevede, tra l'altro, un movimento di circa 200/250 automezzi giornalieri;  
il Sindaco del Comune di Fara Sabina, in virtù anche di quest'ultima situazione, si è dichiarato pubblicamente contrario al trasferimento del Centro Intermodale nella zona indicata -:  
se non ritenga necessario ed utile, oltre che urgente, invitare la Regione Lazio a chiarire i veri motivi per cui ha unilateralmente disatteso l'Intesa Generale Quadro sottoscritta con il Governo nonché invitare i responsabili delle ferrovie a chiarire le ragioni di un silenzio secondo l'interrogante connivente;  
se in ultima analisi, esperiti tutti i tentativi con la Regione Lazio per farla ritornare sulla precedente posizione e considerati gli effetti negativi sopra descritti, non ritenga, qualora si dovesse insistere, di valutare l'opportunità di bloccare l'eventuale nuovo progetto in sede CIPE.

(4-19955)





## federazione della provincia di rieti

Partito: Autonomie Tematiche:

### Perchè il centro Intermodale Tevere a Forano-Stimigliano?

di [Manuela Marnelli](#)

La localizzazione del Centro Intermodale Tevere (CIT) in zona Forano-Stimigliano sta provocando allarme e malcontento fra gli abitanti della zona. Il CIT è stato deliberato con la Legge Obiettivo che lo indica come "sistema interportuale area romana. Spostamento scalo merci Roma-San Lorenzo a Poggio Mirteto". Lo scalo San Lorenzo è ormai inglobato dentro Roma dove produce inquinamento e traffico ma, cosa assai più importante, occupa terreni che hanno acquistato un valore esorbitante. Il CIT, prima previsto a Poggio Mirteto, è stato poi proposto da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) a Roma-Smistamento (Fidene), perchè vicina alla linea autostradale, al Grande Raccordo Anulare e all'impianto ferroviario. Ma l'area non permetterebbe ampliamenti futuri. RFI allora ha valutato altre possibilità: Settebagni, Passo Corese, Roma Vallericca considerata ottimale, infine Forano-Stimigliano. L'associazione Sabina Nostra, i residenti e l'Autonomia Tematica dei DS si sono chiesti il perché di questa scelta che presenta maggiori controindicazioni rispetto a Fidene e Vallericca. La zona, infatti non consente un futuro ampliamento del CIT, è situata lontana da un polo logistico ed è contemporaneamente troppo vicina al più efficace centro intermodale di Orte. Quest'area inoltre è compresa in un'ansa del Tevere, il famoso "fiasco", di grande valore ambientale e paesaggistico ma soprattutto di forte instabilità idrogeologica. Il CIT a Forano-Stimigliano si spiega solo con il nuovo piano regolatore di Roma che renderà edificabili le aree di proprietà di Trenitalia. Il loro valore è astronomico. Visto che la Legge Obiettivo ignora gli interessi locali a favore di interventi dichiarati "strategici e di preminente interesse nazionale" il CIT a Forano-Stimigliano vanificherà le scelte di sviluppo di tutta l'economia della Bassa Sabina impostata sull'agricoltura di qualità, il turismo ambientale e culturale della zona, renderà irrealizzabile il progetto Va.Te per la navigabilità del Tevere e per lo sviluppo di servizi ambientali, culturali e turistici per cui sono già stati fatti consistenti stanziamenti pubblici e privati, ma in compenso consentirà a Trenitalia redditi investimenti immobiliari. La proposta dell'autonomia tematica dei DS è di situare il CIT all'interno dell'ASI di Fara Sabina in quanto qui verrebbero rispettati tutti i requisiti richiesti e le controindicazioni appaiono meno gravose. Il territorio è già vocato ad uno sviluppo di natura industriale e l'area è vicina alle zone industriali di Monterotondo e Fiano Romano. Sono vicine autostrada, ferrovia e Grande raccordo Anulare, è possibile ampliare l'infrastruttura, minori sono i vincoli idrogeologici e altri abitati ed emergenze storico-ambientali sono lontani. Inoltre la presenza del CIT nell'ASI di Fara Sabina renderebbe concreta la speranza di realizzare la ferrovia Rieti-Passo Corese e l'ampliamento della Salaria raccorrendo, almeno in parte, i nostri territori per il servaggio imposto.

lunedì 23 gennaio 2006.

#### Partito

Organizzazione  
Autonomie Tematiche  
Sinistra Giovanile  
DS nel territorio  
DS nelle istituzioni  
Ufficio stampa  
Documenti

#### Feste de l'Unità

Archivio  
Feste 2005  
FESTE 2006

#### Cronache

#### Elezioni

Primarie 2005  
Politiche 2006  
Amministrative 2006

#### Agenda



La localizzazione del Centro Intermodale Tevere (CIT) in zona Forano-Stimigliano sta provocando allarme e malcontento fra gli abitanti della zona. Il CIT è stato deliberato con la Legge Obiettivo che lo indica come “sistema interportuale area romana. Spostamento scalo merci Roma-San Lorenzo a Poggio Mirteto”. Lo scalo San Lorenzo è ormai inglobato dentro Roma dove produce inquinamento e traffico ma, cosa assai più importante, occupa terreni che hanno acquistato un valore esorbitante. Il CIT, prima previsto a Poggio Mirteto, è stato poi proposto da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) a Roma-Smistamento (Fidene), perchè vicina alla linea autostradale, al Grande Raccordo Anulare e all’impianto ferroviario. Ma l’area non permetterebbe ampliamenti futuri. RFI allora ha valutato altre possibilità: Settebagni, Passo Corese, Roma Vallericca considerata ottimale, infine Forano-Stimigliano. L’associazione Sabina Nostra, i residenti e l’Autonomia Tematica dei DS si sono chiesti il perché di questa scelta che presenta maggiori controindicazioni rispetto a Fidene e Vallericca. La zona, infatti non consente un futuro ampliamento del CIT, è situata lontana da un polo logistico ed è contemporaneamente troppo vicina al più efficace centro intermodale di Orte. Quest’area inoltre è compresa in un’ansa del Tevere, il famoso “fiasco”, di grande valore ambientale e paesaggistico ma soprattutto di forte instabilità idrogeologica. Il CIT a Forano-Stimigliano si spiega solo con il nuovo piano regolatore di Roma che renderà edificabili le aree di proprietà di Trenitalia. Il loro valore è astronomico. Visto che la Legge Obiettivo ignora gli interessi locali a favore di interventi dichiarati “strategici e di preminente interesse nazionale” il CIT a Forano-Stimigliano vanificherà le scelte di sviluppo di tutta l’economia della Bassa Sabina impostata sull’agricoltura di qualità, il turismo ambientale e culturale della zona, renderà irrealizzabile il progetto Va.Te per la navigabilità del Tevere e per lo sviluppo di servizi ambientali, culturali e turistici per cui sono già stati fatti consistenti stanziamenti pubblici e privati, ma in compenso consentirà a Trenitalia redditi investimenti immobiliari. La proposta dell’autonomia tematica dei DS è di situare il CIT all’interno dell’ASI di Fara Sabina in quanto qui verrebbero rispettati tutti i requisiti richiesti e le controindicazioni appaiono meno gravose. Il territorio è già vocato ad uno sviluppo di natura industriale e l’area è vicina alle zone industriali di Monterotondo e Fiano Romano. Sono vicine autostrada, ferrovia e Grande raccordo Anulare, è possibile ampliare l’infrastruttura, minori sono i vincoli idrogeologici, centri abitati ed emergenze storico-ambientali sono lontani. Inoltre la presenza del CIT nell’ASI di Fara Sabina renderebbe concreta la speranza di realizzare la ferrovia Rieti-Passo Corese e l’ampliamento della Salaria riscaricando, almeno in parte, i nostri territori per il servaggio imposto.

lunedì 23 gennaio 2006.

Roma - Approvato ieri dalla giunta Marrazzo - I dettagli del documento  
**Piano regionale della mobilità, dei trasporti e della logistica**

Roma 24 febbraio 2006, ore 4,30

Senza Filtro -La giunta regionale del Lazio, presieduta da Piero Marrazzo ha approvato ieri con delibera le linee guida dell'atteso Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), finalizzato a creare un quadro per lo sviluppo dei collegamenti sul territorio regionale.

Si tratta del primo strumento di questo tipo varato dalla Regione e i suoi obiettivi dichiarati sono: individuare l'assetto complessivo da dare alla mobilità regionale e le sue priorità, definire un sistema a rete in grado di soddisfare la domanda col minimo costo ma con una qualità di servizio tale da spostare la mobilità dal mezzo pubblico al mezzo privato, attuare e portare a compimento tutte le iniziative programmate e/o in corso.

Modo prioritario per risolvere le criticità del trasporto pubblico locale (TPL), e per dotare la Regione Lazio di un modello di mobilità sostenibile, è la predisposizione di un progetto finalizzato alla creazione di un sistema integrato di trasporto collettivo, in cui la ferrovia funga da struttura portante del sistema e le autolinee fungano da elementi di adduzione alla ferrovia in nodi di interscambio, aperti anche alle auto private, strategicamente ubicati sul territorio regionale.

Il PRMTL prevede comunque per una Regione come il Lazio, nella quale ci sono circa 2,5 milioni di spostamenti giornalieri, interventi anche in materia di viabilità e mobilità su gomma, aeroporti e infrastrutture portuali.

Ecco qui di seguito alcuni dettagli del piano:

### Trasporto Aereo

Il trasporto aereo regionale non entra, in termini significativi, nel sistema della mobilità della Regione Lazio ma costituisce condizione necessaria per favorire l'integrazione con gli scali maggiori.

Lo scenario di riferimento per la domanda prevede una consistente crescita di traffico aereo che, per quanto riguarda quello nazionale, viene stimato in un incremento di 4-12 milioni di viaggi/anno.

Si ritiene che il patrimonio aeroportuale esistente nella Regione, se recuperato e ben gestito, oltre a ottimizzare l'integrazione con gli aeroporti maggiori possa migliorare l'economia regionale attraverso attività aeree produttive che aumento il livello occupazionale

Cerca con Google su Tusciaweb

Google Search

Web  Tusciaweb

Copyright © 2003- 2006 Tusciaweb





priorità a quei completamenti e quelle opere la cui necessità viene ampiamente giudicata al di fuori di ogni discussione.

#### Trasporto Merci

Per quanto riguarda le infrastrutture nodali del sistema logistico regionale, oltre a porti e aeroporti, attualmente il Lazio è interessato da due iniziative di tipo interportuale riconosciute dal PGTL del 2001:

- Orte: distribuzione merci per e dal Nord Italia, con funzione specifica di raccordo con il Porto di Civitavecchia che richiede il completamento autostradale;
- Frosinone: (integrato con lo scalo di Latina) al servizio del sistema economico produttivo delle due province di Latina e Frosinone.

Nel Lazio sono presenti tre centri intermodali strada-ferrovia in aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato (Latina, Pomezia Santa Palomba, Roma Smistamento), più un quarto centro a Piedimonte San Germano, a servizio prevalentemente dello stabilimento FIAT di Cassino.

Complessivamente il traffico dei centri merci del Lazio è in aumento, infatti nel triennio 1993-1996 è quasi triplicato, passando da un totale di 306,000 tonnellate nel 1993 a circa 840.000 tonnellate nel 1996.

L'area romana registra la presenza dei seguenti tre impianti:

- Fiumicino, rivolto alla integrazione con il trasporto aereo delle merci;
- Tivoli, al servizio del settore produttivo locale e dell'agro-alimentare ( C.A.R.);
- Civitavecchia, integrata con Orte, al servizio dell'intermodalità marittima e del trasporto container.

Manca tuttavia la presenza di uno o più impianti al servizio specifico delle esigenze dell'area romana anche nel segmento della distribuzione delle merci nell'area urbana.

Oltre agli Interporti di Frosinone e Orte, la Regione Lazio intende realizzare un grande centro intermodale in un'area individuata tra Fara Sabina e Montelibretti. A una distanza di 10 km dall'uscita dell'autostrada A1, questa struttura diventerà un centro strategico per lo scambio delle merci (vista la sua posizione) per tutto il Centro e il Sud Italia.



**Nome:** Il Giornale del Lazio

**Posta Elettronica:**

**Regione:** Lazio

**Città:** Roma

**Categoria:** News Sabina

**data:** 16 febbraio 2006

**titolo:** PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ATTUAZIONE DI UN PROGETTO UNITARIO E INTEGRATO DI RETE FERROVIARIA REGIONALE FIRMATO IERI IN CAMPIDOGLIO CON FERROVIE DELLO STATO E RETE FERROVIARIA ITALIANA.

## articolo

Il presidente della provincia Fabio Melilli ha illustrato il 15 febbraio 2006, nel corso di una conferenza stampa tenutasi a Palazzo d'Oltre Velino, l'importante risultato ottenuto ieri in Campidoglio quando è stato firmato il protocollo d'intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015, passando attraverso una serie d'interventi che vanno dal 2006 al 2007 per il breve termine, dal 2008 al 2010 per il medio termine e dal 2010 al 2015, alcuni di grande rilievo per Rieti. "E' la prima volta - ha affermato il presidente Melilli - che le istituzioni della periferia laziale come le province, possono costruire insieme a Regione Lazio ed a Roma, una programmazione della rete ferroviaria che tenga conto delle esigenze reali e concrete delle popolazioni e non solo di quelle della capitale. Ed è stata la prima volta che Rieti ha potuto recitare il suo ruolo, rappresentando le problematiche che la riguardano per garantire un realistico e funzionale inserimento del sistema ferroviario reatino, quello esistente e quello da costruire, nel contesto del sistema ferroviario laziale". Alla conferenza stampa hanno partecipato l'assessore alle infrastrutture Rufino Battisti e l'assessore all'economia Roberto Giocondi. Sono intervenuti i consiglieri regionali Anna Maria Massimi e Mario Perilli per i quali il presidente Melilli ha avuto parole di ringraziamento per l'importante ruolo di raccordo e di sollecitazione intrattenuto con la Regione Lazio ed ha sottolineato l'apprezzamento del lavoro compiuto dallo stesso assessore Battisti nell'avvio dei processi di coordinamento per la trattazione di un problema di così rilevante importanza quale quello del nuovo sistema ferroviario. L'accordo siglato ieri programma tre scenari e stabilisce gli obiettivi da raggiungere da qui al 2015. Il primo è riferito agli anni 2006 - 2007. L'intesa ha evidenziato la disponibilità alla verifica delle proposte migliorative del tracciato della Passo Corese - Osteria Nuova, da effettuare in sede di Conferenza dei Servizi, convocata per il prossimo 21 febbraio. L'opera è da eseguirsi in relazione alla disponibilità dei finanziamenti disposti dalla Legge Obiettivo. In vista della realizzazione di questo tratto, il presidente Melilli, ha sottolineato il bisogno di procedere al più presto ad ammodernare la Salaria, partendo da Rieti verso Osteria Nuova e velocizzandone il tracciato. Per il capoluogo reatino, l'interporto più vicino a Roma si assesterà, per i prossimi anni, ad Osteria Nuova, nell'attesa che si prosegua poi con la realizzazione della ferrovia verso Rieti. La realizzazione della tratta Osteria Nuova - Rieti consentirà così il collegamento al sistema ferroviario Abruzzo e Marche verso Ascoli Piceno e L'Aquila e verso l'Umbria, in direzione di Terni. Nel quadro degli interventi da raggiungere nel 2011 - 2015, è prevista la costruzione del centro intermodale da realizzarsi presso la stazione di Fara Sabina/Montelibretti/Monopoli in Sabina, che andrà attuato secondo fasi intermedie di dismissione dell'attuale scalo romano di S. Lorenzo. "In questo modo garantiremo - ha detto Melilli - la tutela dell'ambiente naturalistico e di grande pregio, dell'ansa del Tevere a Forano". Inoltre, si procederà al potenziamento del numero delle corse della FM1 da Roma a Passo Corese e Stimigliano. Per il centro intermodale ed il polo della logistica di Passo Corese, Melilli ha annunciato un prossimo incontro con Regione Lazio - Anas - Ferrovie - Provincia di Rieti - Provincia di Roma - Comuni di Fara Sabina e Montelibretti per progettare un anello di raccordo che, salvaguardando il centro urbano di Passo Corese, colleghi le due infrastrutture con la stazione di Fara Sabina, baipassando la Salaria e raccordandosi con Fiano Romano per il successivo accesso alle autostrade. Il completamento della tratta Osteria Nuova fino a Rieti è previsto tra gli obiettivi dello scenario 2010 - 2015 e sarà in funzione delle priorità che saranno stabilite dalla Regione Lazio sulla base delle disponibilità finanziarie. Nel frattempo, si lavorerà anche alla realizzazione di un collegamento ferroviario no-stop da L'Aquila - Rieti - Terni per Roma. Il protocollo d'intesa è stato sottoscritto, oltre che dal presidente Melilli, dal presidente Piero Marrazzo per la Regione Lazio, dal presidente delle Ferrovie dello Stato Elio Catania e da Maurizio Marchetti della Rete Ferroviaria Italiana Spa, dal sindaco di Roma Walter Veltroni, dal presidente della provincia di Roma Enrico Gasbarra, dal presidente di Viterbo Alessandro Mazzoli, di Frosinone Francesco Scalia e di Latina Armando Cusani.



**Nome:** Il Giornale del Lazio

**Posta Elettronica:**

**Regione:** Lazio

**Città:** Roma

**Categoria:** News Sabina

**data:** 16 febbraio 2006

**titolo:** PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ATTUAZIONE DI UN PROGETTO UNITARIO E INTEGRATO DI RETE FERROVIARIA REGIONALE FIRMATO IERI IN CAMPIDOGLIO CON FERROVIE DELLO STATO E RETE FERROVIARIA ITALIANA.

## articolo

Il presidente della provincia Fabio Melilli ha illustrato il 15 febbraio 2006, nel corso di una conferenza stampa tenutasi a Palazzo d'Oltre Velino, l'importante risultato ottenuto ieri in Campidoglio quando è stato firmato il protocollo d'intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015, passando attraverso una serie d'interventi che vanno dal 2006 al 2007 per il breve termine, dal 2008 al 2010 per il medio termine e dal 2010 al 2015, alcuni di grande rilievo per Rieti. "E' la prima volta - ha affermato il presidente Melilli - che le istituzioni della periferia laziale come le province, possono costruire insieme a Regione Lazio ed a Roma, una programmazione della rete ferroviaria che tenga conto delle esigenze reali e concrete delle popolazioni e non solo di quelle della capitale. Ed è stata la prima volta che Rieti ha potuto recitare il suo ruolo, rappresentando le problematiche che la riguardano per garantire un realistico e funzionale inserimento del sistema ferroviario reatino, quello esistente e quello da costruire, nel contesto del sistema ferroviario laziale". Alla conferenza stampa hanno partecipato l'assessore alle infrastrutture Rufino Battisti e l'assessore all'economia Roberto Giocondi. Sono intervenuti i consiglieri regionali Anna Maria Massimi e Mario Perilli per i quali il presidente Melilli ha avuto parole di ringraziamento per l'importante ruolo di raccordo e di sollecitazione intrattenuto con la Regione Lazio ed ha sottolineato l'apprezzamento del lavoro compiuto dallo stesso assessore Battisti nell'avvio dei processi di coordinamento per la trattazione di un problema di così rilevante importanza quale quello del nuovo sistema ferroviario. L'accordo siglato ieri programma tre scenari e stabilisce gli obiettivi da raggiungere da qui al 2015. Il primo è riferito agli anni 2006 - 2007. L'intesa ha evidenziato la disponibilità alla verifica delle proposte migliori del tracciato della Passo Corese - Osteria Nuova, da effettuare in sede di Conferenza dei Servizi convocata per il prossimo 21 febbraio. L'opera è da eseguirsi in relazione alla disponibilità di finanziamenti previsti dalla Legge Obiettivo. In vista della realizzazione di questo tratto, il presidente Melilli, ha sottolineato il bisogno di procedere al più presto ad ammodernare la Salaria, partendo da Rieti verso Osteria Nuova e velocizzandone il tracciato. Per il capoluogo reatino l'interporto più vicino a Roma si assesterà per i prossimi anni, ad Osteria Nuova, dall'atteso che si prosegua poi con la realizzazione della ferrovia verso Rieti. La tratta corese - Osteria Nuova - Rieti consentirà così l'interamento la tratta ferroviaria Abruzzo e Marche verso Ascoli Piceno e L'Aquila e verso l'Umbria, in direzione di Terni. Nel quadro degli interventi da raggiungere nel 2011 - 2015, è prevista la costruzione del centro intermodale da realizzarsi presso la stazione di Fara Sabina/Montelibretti/Monopoli in Sabina, che andrà attuato secondo fasi intermedie di dismissione dell'attuale scalo romano. Si prevede in questo modo di garantire il rispetto della tutela dell'ambiente naturalistico e di grande pregio, dell'ansa del Tevere a Forano". Inoltre, si procederà al potenziamento del numero delle corse della FM1 da Roma a Passo Corese e Stimigliano. Per il centro intermodale ed il polo della logistica di Passo Corese Melilli ha annunciato un prossimo incontro con Regione Lazio - Anas - Ferrovie - Provincia di Rieti - Provincia di Roma - Comuni di Fara Sabina e Montelibretti per progettare un anello di raccordo che, salvaguardando il centro urbano di Passo Corese, colleghi le due infrastrutture con la stazione di Fara Sabina, baipassando la Salaria e raccordandosi con Fiano Romano per il successivo accesso alle autostrade. Il completamento della tratta Osteria Nuova fino a Rieti è previsto tra gli obiettivi dello scenario 2010 - 2015 e sarà in funzione delle priorità che saranno stabilite dalla Regione Lazio sulla base delle disponibilità finanziarie. Nel frattempo, si lavorerà anche alla realizzazione di un collegamento ferroviario no-stop da L'Aquila - Rieti - Terni per Roma. Il protocollo d'intesa è stato sottoscritto, oltre che dal presidente Melilli, dal presidente Piero Marrazzo per la Regione Lazio, dal presidente delle Ferrovie dello Stato Elio Catania e da Maurizio Marchetti della Rete Ferroviaria Italiana Spa, dal sindaco di Roma Walter Veltroni, dal presidente della provincia di Roma Enrico Gasbarra, dal presidente di Viterbo Alessandro Mazzoli, di Frosinone Francesco Scalia e di Latina Armando Cusani.

**«Non ne so nulla perché ad oggi non esiste alcun progetto»**  
**Vincenzo Mazzeo sul Centro Intermodale,**

**Sindaco di Fara in Sabina, Il Messaggero**  
**17-11-2007**



**Nome:** Il Giornale del Lazio

**Posta Elettronica:**

**Regione:** Lazio

**Città:** Roma

**Categoria:** News Sabina

**data:** 16 febbraio 2006

**titolo:** PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ATTUAZIONE DI UN PROGETTO UNITARIO E INTEGRATO DI RETE FERROVIARIA REGIONALE FIRMATO IERI IN CAMPIDOGLIO CON FERROVIE DELLO STATO E RETE FERROVIARIA ITALIANA.

## articolo

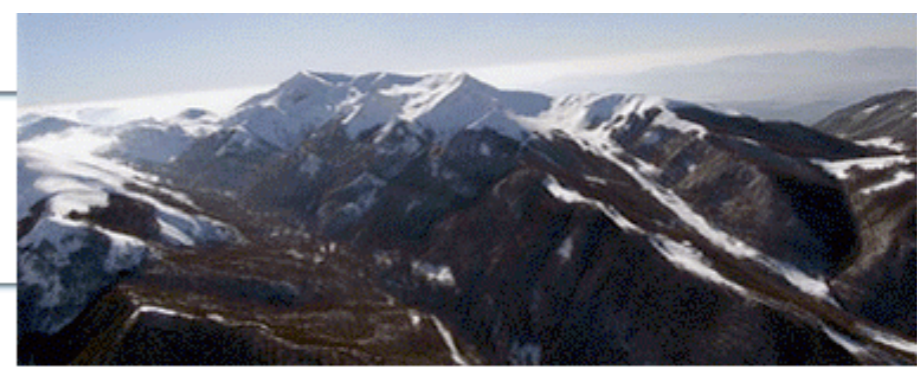
Il presidente della provincia Fabio Melilli ha illustrato il 15 febbraio 2006, nel corso di una conferenza stampa tenutasi a Palazzo d'Oltre Velino, l'importante risultato ottenuto ieri in Campidoglio quando è stato firmato il protocollo d'intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015, passando attraverso una serie d'interventi che vanno dal 2006 al 2007 per il breve termine, dal 2008 al 2010 per il medio termine e dal 2010 al 2015, alcuni di grande rilievo per Rieti. "E' la prima volta - ha affermato il presidente Melilli - che le istituzioni della periferia laziale come le province, possono costruire insieme a Regione Lazio ed a Roma una programmazione della rete ferroviaria che tenga conto delle esigenze reali e concrete delle popolazioni e non solo di quelle della capitale".

che la riguardano per garantire un realistico e funzionale sistema ferroviario laziale". Alla conferenza stampa hanno partecipato il presidente Melilli, il presidente della Provincia di Rieti Roberto Giocondi, il presidente della Provincia di Frosinone Roberto Battisti e l'assessore all'economia Roberto Giocondi. Sono intervenuti i consiglieri regionali Anna Maria Mariani e Roberto Battisti. Il presidente Melilli ha parlato di un accordo di raccordo e di sollecitazione intrattenuto con la Regione Lazio nei processi di coordinamento per la trattazione di un progetto di programma tre scenari e stabilisce gli obiettivi da perseguire. La verifica delle proposte migliori del tracciato è stata completata il 15 febbraio. L'opera è da eseguirsi in tre fasi: la prima, che parte dal presidente Melilli, ha sottolineato il bisogno di potenziare il tracciato. Per il capoluogo reatino, l'intervento più importante è la realizzazione della ferrovia verso Roma, che realizzerà un collegamento verso Ascoli Piceno e L'Aquila e verso l'Umbria, e un centro intermodale da realizzarsi presso la stazione di S. Lorenzo dell'attuale scalo romano di S. Lorenzo. In un'area di 10 ettari, a Tevere a Forano". Inoltre, si procederà al potenziamento del polo della logistica di Passo Correse. Melilli ha annunciato che i Comuni di Fara Sabina e Montelibretti per progettare la stazione di Fara Sabina, baipassando la Salara, e il collegamento Osteria Nuova fino a Rieti è previsto tra gli obiettivi del progetto. La base delle disponibilità finanziarie. Nel frattempo il protocollo d'intesa è stato sottoscritto, oltre che dal presidente Elio Catania e da Maurizio Marchetti della Rete Ferroviaria Italiana, Gasbarra, dal presidente di Viterbo Alessandro Neri.

«Non  
non  
Vir  
Interme

ad oggi  
tto»  
tro  
Sabina, il





Sei in: [Home](#) >> [Melilli traccia il bilancio della vista istituzionale in Galizia](#) >> **Centro intermodale: dichiarazione congiunta Melilli, Ciani, Perilli**

[Home](#)

[Organi di governo](#)

[Statuto, regolamenti, atti](#)

[Organizzazione](#)

[Progetti](#)

[Comuni](#)

[SIT](#)

[Comunicati stampa](#)

[Area Riservata](#)

## Centro intermodale: dichiarazione congiunta Melilli, Ciani, Perilli

Un giornale locale riporta oggi la fantasiosa notizia dello spostamento del Centro intermodale di Fara Sabina a Frosinone. La notizia è totalmente priva di fondamento e ci stupisce che il centrodestra non conosca la differenza tra Pmi regionali di logistica ed un Centro intermodale che è stato programmato e verrà realizzato dalle Ferrovie. Non esiste nessuna ipotesi di spostamento del Centro intermodale sul quale, invece, presto verrà attivato un confronto tra Ferrovie, Regione Lazio e Comuni interessati. Prendiamo atto che la destra continua ad utilizzare le armi della denigrazione degli avversari invece di svolgere un ruolo costruttivo sulle opportunità di sviluppo della nostra provincia. Forse tutto questo serve a far dimenticare il fallimento del governo regionale di centrodestra negli ultimi anni e il suo totale disinteresse rispetto al territorio reatino. Siamo certi che la sottoscrizione del Patto per lo sviluppo della provincia di Rieti e l'azione della Regione saranno capaci, in questi anni, di tracciare una netta inversione di tendenza a tutto vantaggio delle nostre comunità.

Rieti, 25 aprile 2007

[Mappa](#)

[Ricerca](#)

[Stampa](#)

[RSS](#)

[Alta leggibilità](#)

[Aree Tematiche](#)

[Come fare per](#)

[Bandi - Gare - Concorsi](#)

[Dati statistici](#)


[Link](#)



[Home](#)   [Chi siamo](#)   [Contatti](#)   [Officina Mezzogiorno](#)   [Mappa del sito](#)

[Ricerche](#)  
[Rassegna Economica](#)  
[Dossier UE](#)  
[Consulta il Dossier](#)  
[Interviste](#)  
[Focus Mezzogiorno](#)  
[Dicono di noi](#)  
[Eventi](#)

**News**  
**5 PER MILLE ALL'ASSOCIAZIONE SRM**  
**SUD: firmato il protocollo d'intesa sugli studi economici**




**Cerca nel sito**

**Area riservata - Accedi**


  
  
 Ricordami  
  
[Password dimenticata?](#)  
[Nessun account?](#)  
[Registrati](#)

[Link amici](#)  
[News](#)

**Estratto dal Dossier Unione Europea 2/2006 - Ciani**



**TRASPORTI E LOGISTICA IN LAZIO, INTERVISTA ALL'ASSESSORE FABIO CIANI**



**La Sua Regione si sta mostrando una delle più attive nei settori del trasporto pubblico locale e delle infrastrutture logistiche. Al momento, quali sono secondo Lei le priorità strategiche del territorio (porti, aeroporti, interporti, etc.) e come la Regione intende favorire il loro sviluppo?**

Questi ultimi mesi sono stati molto intensi. Dopo l'arrivo della nuova Giunta Marrazzo, abbiamo cominciato subito un importante lavoro di programmazione sul tema della Mobilità, cosa che in passato è stata spesso poco considerata. E da questo lavoro è nato un documento completo e valido che corrisponde alle "Linee Guida del Piano Regionali della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica".

In tale documento sono previste molte opere di valore fondamentale. In particolare vorrei soffermarmi più che su opere specifiche, su aree molto importanti eppure tralasciate in passato: il trasporto merci e il trasporto aereo.

La Regione, in entrambi questi ambiti, è stata bypassata dai privati che hanno avuto rapporti diretti con gli ambiti governativi. Invece, deve essere molto più centrale il ruolo di programmazione della Regione sia nell'ambito del trasporto delle merci che in quello aereo.

**Quali sono in sintesi Secondo Lei i punti di forza e di debolezza del sistema logistico regionale e della sua interazione con il resto del Paese e dell'Europa ?**

Negli ultimi anni, la penisola italiana sta assumendo sempre più una posizione centrale per quello che riguarda il sistema logistico internazionale. I traffici si vanno spostando sempre più verso

www.sabinafutura.it

Un progetto ambizioso ma altrettanto strategico è la realizzazione di un grande centro intermodale tra Fara Sabina e Monte Libretti, che possa essere la risposta alla pressante richiesta di basi logistiche di grande livello per i traffici internazionali.

Questo centro sarà legato alla rivalutazione della ferrovia Orte-Civitavecchia (ora dimessa ma a cui la Regione ha già ufficialmente indicato il proprio interesse) in modo che dal porto di Civitavecchia le merci possano direttamente raggiungere il Corridoio che collegherà con l'Europa Centrale e del Nord.

**Un'infrastruttura ritenuta strategica per il sistema logistico è rappresentata dagli interporti; la Sua regione ha un'esigenza in tal senso o si avvale di altre strutture in altri territori ?**

Esistono due interporti (Orte e Frosinone) che in diversa fase di realizzazione daranno un contributo ai traffici rispettivamente del Lazio settentrionale, Toscana, Umbria e del Lazio Meridionale, Campania e Molise.

Ma il centro intermodale, situato tra Fara Sabina (Rieti) e Montelibretti (Roma), sarà il centro che avrà respiro internazionale e sarà collegato con la rete ferroviaria, l'autostrada e il Grande Raccordo Anulare di Roma; sorgerà, infatti, nella zona adiacente la stazione ferroviaria di Fara Sabina, sulla linea FR1 Orte-Fiumicino e a 10 km di distanza dall'autostrada A1 Firenze-Roma e Napoli-Roma.

**I fondi comunitari sembrano al momento le più importanti fonti di finanziamento per lo sviluppo infrastrutturale locale. Le ingenti risorse a disposizione dovranno, anche per il futuro essere utilizzate con rapidità ed efficienza. Ritiene adeguato il livello di progettualità attuale delle opere pubbliche per raggiungere tale obiettivo?**

Sebbene l'Assessorato alla Mobilità della Regione Lazio partecipi a vari Progetti Europei, (di alcuni dei quali è pure capofila) questo è un importante risorsa da sviluppare e per cui lavorare alacremente. A differenza di altri Paesi Europei, pur essendo l'Italia uno dei Paesi più europeisti, non riesce a sfruttare appieno le possibilità che l'Europa offre.

< Prec.

Pros. >

[Indietro]





# FEDERAZIONE PROVINCIALE DEI VERDI DI RIETI



Via del Seminario 23, 02100 Rieti tel-fax 0746 271081-3385845550

[SCRIVICI](#)



[Home](#)

[Dossier](#)

[Iniziative](#)

[Archivio](#)

[Link utili](#)

LEGGE OBIETTIVO. LA FERROVIA RIETI ROMA NON SI FARA' E LA SALARIA RESTA UN TRACCAITO DI MORTE.

La scelleratezza della legge obiettivo si abbatte come una mannaia anche nel reatino prima con il centro intermodale di Forano-Stimiagliano ora con il progetto della ferrovia Rieti Passo-Corese.

Due progetti sui quali come Verdi siamo sicuramente d'accordo ma il centro intermodale non può certo essere realizzato lì sulle sponde del Tevere, e la ferrovia Rieti Passo Corese con quel tipo di progetto non si realizzerà mai.

I verdi partecipano e sostengono con forza il comitato cittadino nato a Fara Sabina di opposizione a quel progetto di ferrovia che non solo è ambientalmente devastante ma non risolve alcun il problema del collegamento ferroviario Rieti-Roma ne tantomeno quello della ferrovia dei due mari.

Doma, in qualità di presidente provinciale dei Verdi, ho già data la mia adesione e parteciperò domani all'assemblea cittadina di Passo Corese.

Bene ha fatto il consigliere regionale Mario Perilli a presentare una apposita interrogazione in Regione dove anche noi come Verdi saremo in prima linea per impedire che la Sabina possa ricevere un ennesimo colpo.

L'On Paolo Cento depositerà nei prossimi giorni una apposita interrogazione parlamentare che stiamo concordando in queste ore e lo stesso accadrà la prossima settimana alla Regione Lazio dove l'intero gruppo consiliare dei Verdi presenterà una analoga interrogazione al presidente Marrazzo.

Bene ha fatto il comune di Fara Sabina a manifestare il suo disappunto sul progetto presentato.

Questo è il primo aspetto negativo e intollerabile della legge obiettivo. Qualcuno da qualche parte decide di realizzare un'opera e la impone al territorio senza ascoltare i comuni e i cittadini, senza concertazione che non sia la rituale possibilità di presentare emendamenti nei sessanta giorni successivi alla presentazione di progetti che modificano radicalmente il territorio.

Il tracciato è illogico e irrazionale e limitato solo alla tratta Rieti-Osteria Nuova, per il resto non esiste neanche il progetto definitivo e quindi il collegamento a Rieti resta un'evenienza del tutto improbabile sia strutturalmente che finanziariamente.

In tutta Europa si stanno trasformando le linee ferroviarie preesistenti a doppio binario. Nel nostro caso si vorrebbe realizzare una ferrovia a binario unico. Un vero e proprio assurdo che la rende obsoleta ancor prima di nascere.

L'unico effetto di questi 22Km di ferrovia da Passo Corese a Osteria Nuova, offrire a buon mercato uno spaccato del nostro territorio da destinarlo a degradata periferia romana. Q' questo il progetto che la destra reatina ha immaginato per Rieti?

Neanche l'esperienza della Val di Susa ha insegnato al governo Berlusconi che quello della legge obiettivo è l'unico modo perché opere che in alcuni casi sono importati non vengano realizzate.

Come Verdi diciamo di sì al collegamento su ferro tra Rieti e Roma, ma non in questo modo che per altro non porta né a realizzare questa ferrovia, né a sistemare la Salaria che continua ad essere un vero e proprio percorso di morte.

Diciamo di sì all'interscambio gomma-rotaia e quindi ai centri intermodali, ma non al trasferimento nella Sabina dello scalo merci S. Lorenzo.

Roberto Lorenzetti  
Presidente Provinciale dei Verdi







# FEDERAZIONE PROVINCIALE DEI VERDI DI RIETI



Via del Seminario 23, 02100 Rieti tel-fax 0746 271081-3385845550

SCRIVICI



[Home](#)

[Dossier](#)

[Iniziative](#)

[Archivio](#)

[Link utili](#)

## CONGRESSO PROVINCIALE DEI VERDI DI RIETI

18 febbraio 2007-02-15

Sala convegni dell'Hotel Quattro Stagioni

## RELAZIONE POLITICO PROGRAMMATICA

di Roberto Lorenzetti

***Carissime/i***

**Una premessa necessaria**

Il mondo sta vivendo al di sopra delle sue possibilità.

Gli economisti più avveduti, e ormai la pressoché totalità degli scienziati, concordano sul fatto che i modelli di produzione e di consumo dei paesi a capitalismo avanzato, non possono essere estesi all'intero pianeta, e quindi non sono esportabili, come qualcuno si ostina a far credere.

Sarà anche impopolare dirlo, ma non possiamo fare a meno di farlo.



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)

den amministratore comunale con Luciana.

Li c'è una amministrazione con cui i Verdi sono in conflitto non di certo sul piano ideologico, quanto su quello dei contenuti. Forse se fossimo stati subito ascoltati si sarebbe evitata una situazione oggi difficilmente recuperabile.

Ben diversa è la situazione a Poggio Mirteto dove anche lì abbiamo una presenza istituzionale importante come quella di Alessandro Pandolfi, e del tutto armonioso è il rapporto con il resto della coalizione.

A Fara Sabina lo scorso anno siamo rimasti davvero con l'amaro in bocca. Per un pugno di voti - appena una diecina - Aldo Zevini non ce l'ha fatta ad entrare in consiglio comunale. Peccato davvero. Ma basta questo, ci chiediamo, per non coinvolgere i Verdi nel governo di quel centro. Basta che manchi qualche voto perché si possa fare a meno di una forza politica?

Quello di Fara è oggi un centro sinistra gracile, e lo aspettano grandi appuntamenti. Fara Sabina non è un centro qualsiasi e non solo perché per numero di abitanti è il secondo comune della provincia.

E' importante perché è la nostra cerniera verso Roma. E' importante perché lì nascerà un centro logistico che come Verdi ci siamo assunti la responsabilità di sostenere nella gestazione, ma che molto poco ci sta convincendo nella gestione.

E' importante perché è già aperto il dibattito sul centro intermodale che potrebbe sorgere nel suo territorio o ai confini di esso,

Su questo dobbiamo essere chiari. Se era sbagliato, e direi più che sbagliato, immaginare di collocare il centro intermodale tra Forano e Stimigliano, e contro tale ipotesi ci siamo battuti con grande forza riuscendo a vincere tale battaglia, abbiamo detto che la localizzazione tra Fara e Montelibretti era un percorso possibile.

Abbiamo detto possibile con vari e fondamentali "se".

Potrebbe rappresentare una importante risorsa, ma è necessario collocare tale infrastruttura dentro un grande percorso progettuale in assenza del quale tale ubicazione risulterebbe una vera e propria iattura.

Costituirebbe la soluzione finale di Fara verso la periferizzazione romana e noi questo non lo vogliamo, così come non lo vogliono i cittadini di Fara.

Ci sarà la capacità di gestire seriamente e consapevolmente tutto questo. Ed è bene essere chiari fin da ora. In assenza di un tale percorso i Verdi si opporranno come hanno fatto per il progetto devastante della ferrovia insieme a tanti cittadini di Fara.

Insomma riteniamo grave essere tenuti fuori dal governo di Fara. Soprattutto riteniamo che non sia utile per il governo di Fara.

## I risultati complessivi

Anche i nostri risultati elettorali complessivi sono significativi.





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)



ZONA INDUSTRIALE

( circa 200 HA )

CENTRO  
INTERMODALE

( circa 200 HA )

Centro abitato di  
PASSO CORESE

( circa 60 HA )



www.sabinafutura.it



Centro abitato di  
**GAVIGNANO**

( circa 30 HA )

**ZONA INDUSTRIALE**

( circa 200 HA )

Centro abitato di  
**PASSO CORESE**

( circa 60 HA )

**CENTRO INTERMODALE**

( circa 200 HA )

Centro abitato di  
**FIANO ROMANO**

( circa 55 HA )

**ZONA INDUSTRIALE**

( circa  
65 HA )

Centro abitato di  
**CAPENA**

( circa 40 HA )

**ZONA INDUSTRIALE**

( circa 40 HA )

**Autostrada  
A1 dir**



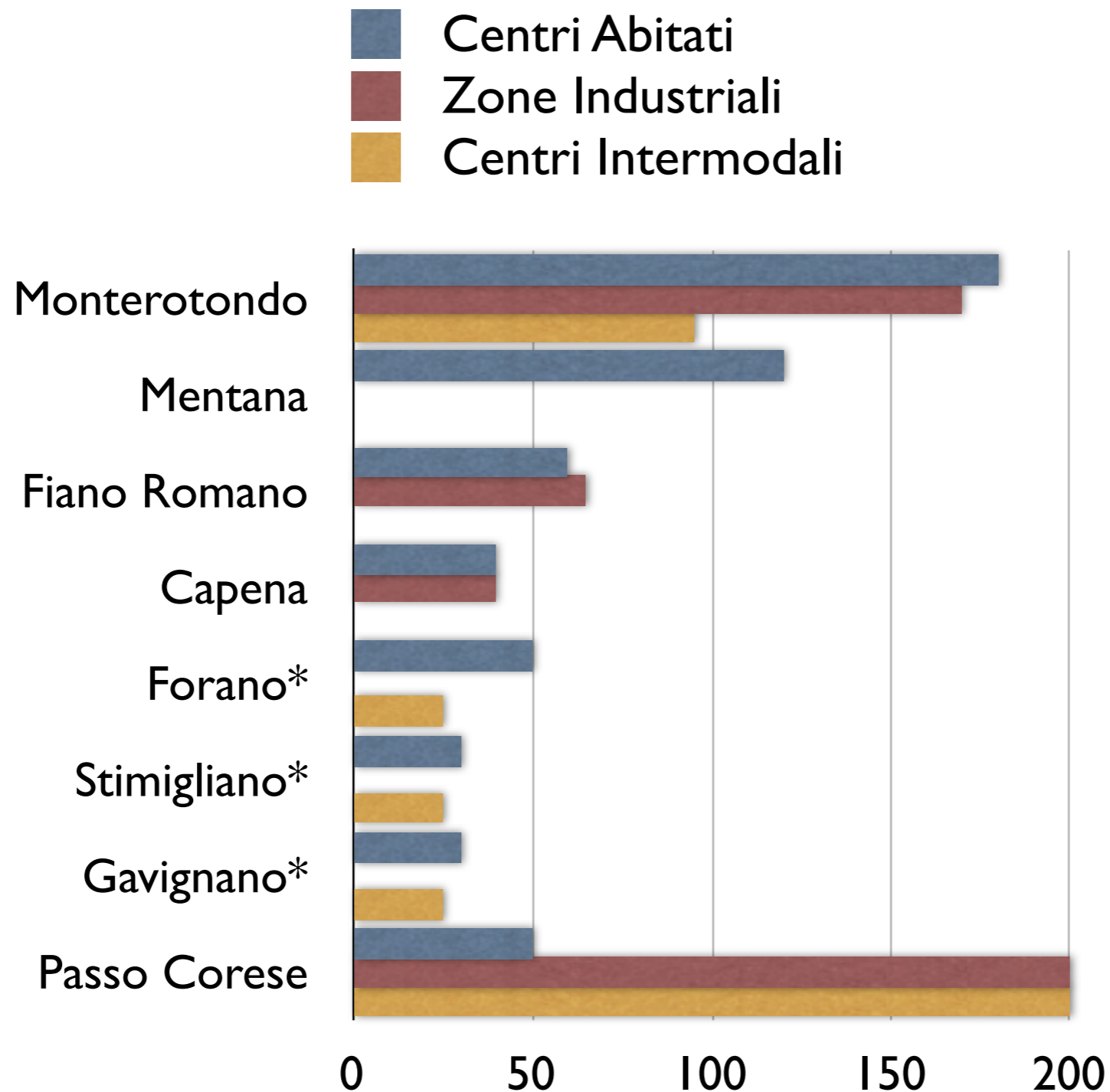
[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





www.sabinafutura.it

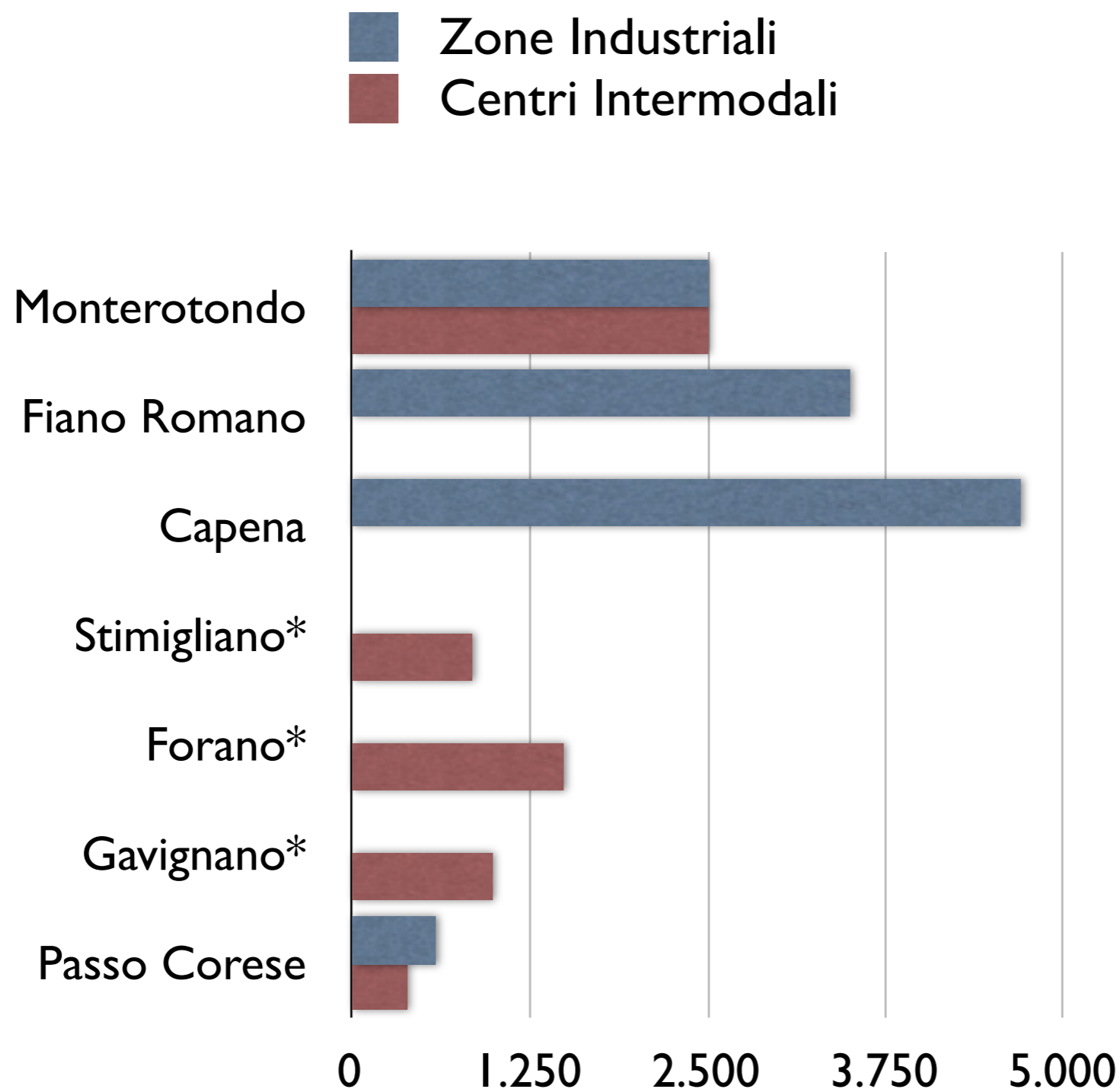
# Raffronto estensioni superfici in ettari



\* ipotesi di Centro Intermodale ormai abbandonata



# Raffronto distanze in metri dal centro abitato



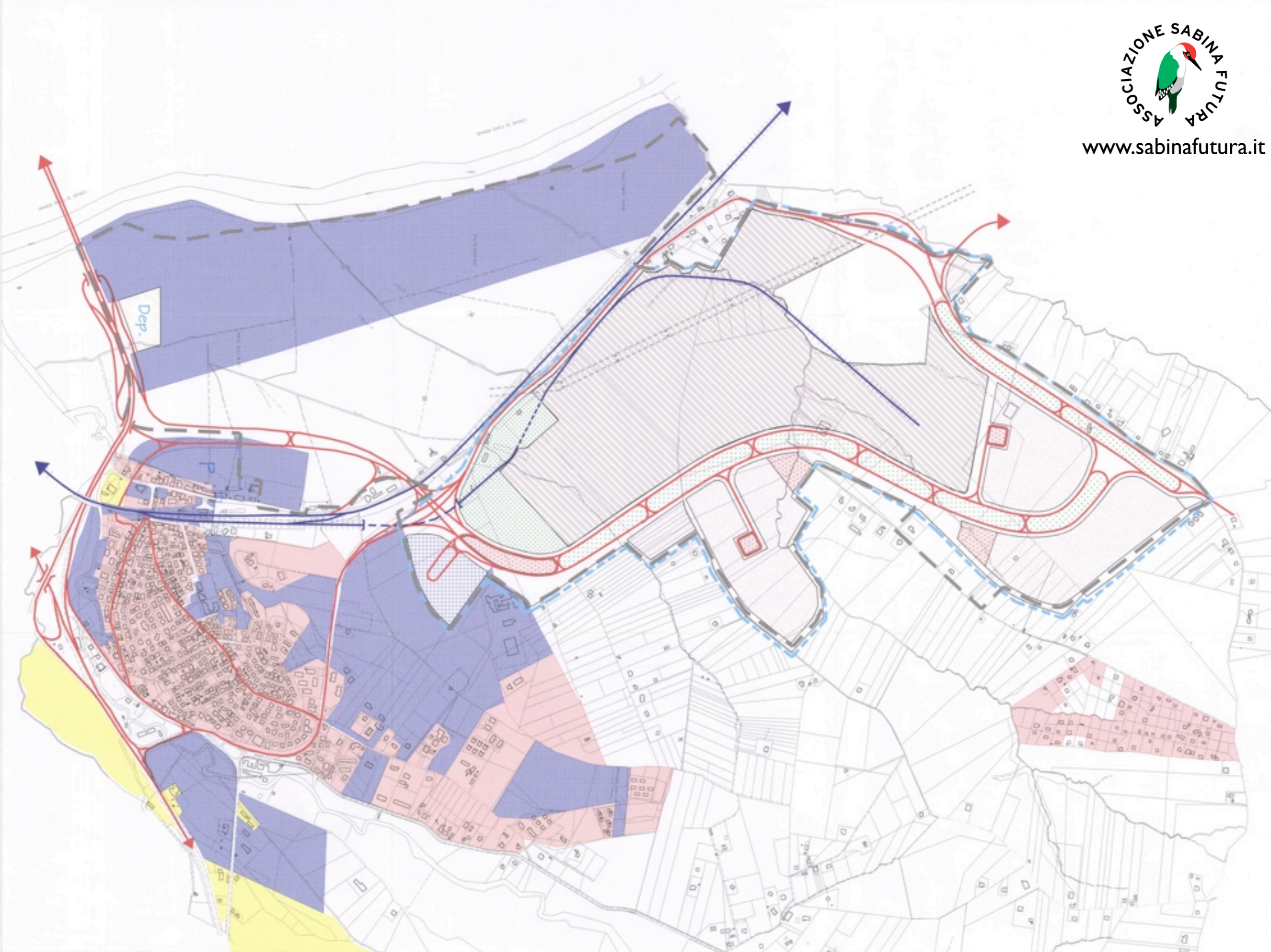
\* ipotesi di Centro Intermodale ormai abbandonata







[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)



REPUBBLICA ITALIANA  
**BOLLETTINO UFFICIALE**  
**DELLA REGIONE LAZIO**

PARTE PRIMA - PARTE SECONDA

Roma, 20 maggio 2004

Si pubblica normalmente il 10, 20 e 30 di ogni mese  
Registrazione: Tribunale di Roma n. 569/1986

DIREZIONE REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE - VIA CRISTOFORO COLOMBO, 212 - 00147 ROMA

IL BOLLETTINO UFFICIALE si pubblica a Roma in due distinti fascicoli:

- 1) la Parte I (Atti della Regione) e la Parte II (Atti dello Stato e della U.E.)
- 2) la Parte III (Avvisi e concorsi)

**Modalità di abbonamento e punti vendita:**

L'abbonamento ai fascicoli del Bollettino Ufficiale si effettua secondo le modalità e le condizioni specificate in appendice e mediante versamento dell'importo, esclusivamente sul c/c postale n. 42759001 intestato a Regione Lazio abbonamento annuale o semestrale alla Parte I e II; alla parte III; alle parti I, II e III al Bollettino Ufficiale. Per informazioni rivolgersi alla Regione Lazio - Servizio Promulgazione e Pubblicazione, Tel. 06-51685371 - 06-51685116/18.

Il Bollettino Ufficiale della Regione Lazio è ora consultabile anche in via telematica tramite Internet accedendo al sito [www.regione.Lazio.it](http://www.regione.Lazio.it)

Il Bollettino Ufficiale può essere visualizzato e/o stampato sia in forma testuale che grafica.

Gli utenti sono assistiti da un servizio di "help" telefonico (06-85084200).

Da Gennaio 2001 l'accesso alla consultazione del Bollettino in via telematica tramite INTERNET è gratuito al pubblico.

Si rinvia ugualmente all'appendice per le informazioni relative ai punti vendita dei fascicoli del Bollettino Ufficiale.

**Riproduzione anastatica**

X INGI. BOTTI

PARTE I



**ATTI DEL CONSIGLIO REGIONALE**

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 25 febbraio 2004, n. 171.

Consorzio di Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti. Piano Regolatore Territoriale comprendente l'agglomerato di Rieti - Città Ducale, l'agglomerato di Fara Sabina (località Passo Corese) e l'agglomerato di Borgorose. Deliberazione dell'assemblea generale del Consorzio, adottata in data 28 giugno 2000. **Approvazione condizionata alle modifiche, integrazioni e precisazioni riportate nel voto n. 26/3 del 6 marzo 2003 del C.R.T., nonché del parere reso ai sensi della legge regionale n. 59/95 ex art. 7** .....



parzialmente dotata di infrastruttura primaria, occorre per lo sviluppo dell'agglomerato da parte degli imprenditori si dovrà realizzare un sistema di viabilità opportunamente adeguato alle necessità del traffico pesante. Le aree edificabili per attività produttive sono destinate a zone industriali a sud e zone artigianali a nord, in armonia con le previsioni del P.R.G. adottato dal Comune.

- Agglomerato di Fara Sabina – località Passocorese: L'area prescelta ricade in massima parte in zona agricola nel vigente P.R.G. del Comune di Fara Sabina, priva di infrastrutture ma facilmente collegabile con la costruzione di nuovi tratti stradali, alla bretella autostradale Fiano – San Cesareo e pertanto ritenuta interessante per la posizione strategica anche per il collegamento ferroviario Romà – Firenze, per cui ha potenzialità di notevole sviluppo come Centro Intermodale.

### **Tutto ciò premesso e considerato**

il Comitato Regionale per il Territorio esprime parere che il Nuovo Piano Regolatore Consortile del Consorzio Industriale di Rieti, adottato dall'Assemblea Generale, in data 28/06/2000, possa essere approvato con le modifiche e le integrazioni innanzi indicate e con le prescrizioni contenute nel parere rilasciato, ai sensi dell'art. 13 della Legge 64/74, con Determinazione n. 137 del 10.02.2003, dal Dipartimento Territorio – Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile, che si allega a questo voto e costituisce parte integrante dello stesso.

*Il f.f. di segretario del C.R.T. : ZOPPINI*

*Il presidente del C.R.T. : BIANCO*



## Impostazione progettuale

La scelta del Comune di Fara Sabina per l'insediamento di un nuovo agglomerato è dettato, come già detto, dalla sua posizione prossima alle grandi vie di comunicazione ed è pertanto evidente che la individuazione dell'area necessaria deve tener conto in primo luogo della sua ubicazione rispetto alle strade e alla ferrovia.

Il Comune di Fara Sabina, che facendo parte della Provincia di Rieti, confina con la Provincia di Roma, si estende nella sua parte meridionale fino alla linea ferroviaria lenta Roma - Firenze con la sua stazione ferroviaria Fara Sabina - Montelibretti, che ricade nella frazione di Passo Corese che dista circa 4 Km dal casello di Fiano Romano dell'autostrada A1 Milano - Napoli con il quale è collegato da un raccordo autostradale a quattro corsie che collega l'autostrada con la SS n. 4 Salaria che conduce a Rieti.

L'opportunità di individuare un'area in cui sviluppare prevalentemente un polo logistico nasce sia dalla necessità di dotare la Provincia di Rieti, che come già detto, soffre di un grave isolamento dalle grandi Vie di comunicazione che potrebbe evidentemente essere alleviato dalla vicinanza di un polo logistico, sia dalla possibilità di sfruttare la felice localizzazione dell'area in un nodo di grandi vie di comunicazione che collegano il nord ed il sud verso la costa adriatica, ed in relativa prossimità di aeroporti commerciali e civili, e principalmente della vasta area metropolitana di Roma con il suo immenso bacino di utenza. Il Piano Regolatore vigente del Comune prevede già un'area per insediamenti produttivi, ma si è dovuta scartare, sia per la sua dimensione insufficiente che per la sua impossibilità di collegamento con la ferrovia. La sua scelta è quindi ricaduta su un'area di circa 170 ha, praticamente inedita salvo due o tre modeste costruzioni, ubicata a nord dell'abitato di Passo Corese che confina con la S.S. n. 313 e si estende dalle vicinanze dell'abitato fin quasi al confine con il Comune di Montopoli.

L'Area è facilmente collegabile con la realizzazione di opere relativamente modeste, in parte già programmate e sfruttandone alcune già realizzate, opportunamente potenziate. Il collegamento con la rete ferroviaria può avvenire direttamente con la realizzazione di un raccordo ferroviario con origine dalla stazione ferroviaria, che dista poco più di 500 mt. dal limite dell'area prescelta.

## Descrizione di progetto.

In rapporto alla funzione prevalentemente logistica dell'agglomerato, l'attuale sistema dei collegamenti con la viabilità principale è del tutto insufficiente, sia per la modestia della carreggiata stradale della S.S. 313 sia per il tracciato della strada stessa che praticamente attraversa l'abitato di Passo Corese con incroci a raso semaforizzati ed interferenze insanabili con il traffico urbano.

Pertanto è stato studiato un collegamento stradale diretto tra il raccordo autostradale A1 - Salaria e l'area dell'agglomerato eliminando ogni interferenza con il traffico urbano.

Tale collegamento avrà origine dal raccordo A1 - Salaria tramite uno svincolo già programmato dall'ANAS e si raccorda, con un breve tratto pianeggiante, che costeggia il parcheggio di interscambio al servizio della stazione ferroviaria Fara Sabina - Montelibretti, al cavalcavia già realizzato dalle FFSS da raddoppiare a nord dell'abitato di Passo Corese; da qui con uno svincolo a due livelli il nuovo collegamento supera la S.S. 313 e si immette nell'area dell'Agglomerato.

Il tracciato interno è stato studiato per lasciare ampie superfici da destinare ad iniziative industriali o logistiche, servite da un raccordo ferroviario. Infatti è costituito da due carreggiate indipendenti distanti tra loro 50 mt., con al centro parcheggi o verde attrezzato, realizzate al limite esterno dell'agglomerato costituendo una fascia verde di filtro con la zona agricola circostante. Il percorso si ricollega alla S.S. 313 con uno svincolo a due livelli nei pressi del confine con il Comune di Montopoli.

Aree più modeste, servite da una viabilità a fondo cieco sono destinate ad attività produttive di tipo artigianale.

I servizi localizzati nella zona più vicina al centro abitato di Passo Corese, ove il Piano Regolatore comunale vigente prevede già zone a servizi, e costituiti da aree a destinazione sportivo - ricreativa e servizi di carattere amministrativo, commerciale e direzionale.

## Opere di urbanizzazione

Nell'area interessata dall'Agglomerato di Fara Sabina, come già detto, non esistono opere di urbanizzazione che possono essere utilizzate. Pertanto è necessaria la completa realizzazione



## DETERMINA

di esprimere PARERE FAVOREVOLE ai sensi dell'art. 13 L. 64/1974, della L.R. 72/75 e della D.G.R. 2649/1999, Piano Regolatore Consortile di Rieti, Borgorose e Fara Sabina (fr. Passo Corese), con le seguenti prescrizioni che dovranno essere recepite nell'atto d'approvazione dello Strumento Urbanistico e nelle Norme Tecniche di Attuazione:

## 1. Borgorose:

- Siano rispettate le indicazioni fornite dal geologo Alvaro Tozzi nella sua Relazione geologica, geomorfologica ed idrogeologica del giugno 2000, e nella Integrazione alla relazione geologica, geomorfologica ed idrogeologica del luglio 2002;
- Considerando la variabilità litologica presente nell'area in sede di progettazione esecutiva dovranno essere eseguite dettagliate indagini geologiche e geotecniche; atte a verificare la natura dei terreni e la loro continuità stratigrafica laterale, in particolar modo nella fascia indicata in giallo nella carta di Idoneità territoriale (tav. 15y) a firma del geol. Alvaro Tozzi;
- Nella fascia indicata in arancione puntinato "Aree non idonee" nella carta di Idoneità territoriale (tav. 15y) è vietata qualsiasi edificazione;
- Nella fascia bordata di rosso nella carta di Idoneità territoriale (tav. 15y) è vietata qualsiasi edificazione in quanto tale area si trova sulla diretta prosecuzione di un importante lineamento tettonico, anche se mascherato da coperture terrigene recenti; in tale tratto sono presenti conglomerati cementati basculati verso monte, che potrebbero verosimilmente indicare la presenza di un disturbo tettonico; una revisione del parere nell'area bordata di rosso, come sopra definita, potrà essere effettuata a seguito di più approfonditi studi geologici, geognostici e paleosismologici, che evidenzino l'assenza di lineamenti tettonici;
- L'area bordata di azzurro nella carta di Idoneità territoriale (tav. 15y) dovrà essere sottoposta ad approfonditi studi geologici, geognostici e paleosismologici, in fase di pianificazione attuativa, in quanto si tratta di un'area indiziata di poter essere attraversata da lineamenti tettonici, che dovranno essere eventualmente individuati e cartografati; l'edificazione dovrà avvenire a debita distanza da tali lineamenti;
- Considerando che tutta la piana di Borgorose-Corvaro è una conca di probabile origine tettonica, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere eseguite trincee esplorative, profonde da 3 a 5 m e di lunghezza variabile, in modo da investigare l'intera area di edificazione; le trincee dovranno essere esaminate da un geologo che dovrà certificare la mancanza di fagliazione superficiale; nel caso in cui venga effettivamente individuata fagliazione superficiale si dovrà verificare se si tratta di lineamenti attivi; nel caso i lineamenti tettonici non siano attivi, si dovrà evitare di costruirvi a ridosso per una distanza di 10 m per lato dal lineamento individuato (Circolare dell'Assessorato LL.PP. della Regione Lazio n° 769 del 23/11/82); nel caso in cui i lineamenti tettonici dovessero risultare attivi, la distanza a cui dovranno tenersi le costruzioni dovrà essere stabilita a seguito di studi di neotettonica e di modellazione sismica del movimento del terreno;



variabile, in modo da investigare l'intera area di edificazione; le trincee dovranno essere esaminate da un geologo che dovrà certificare la mancanza di fagliazione superficiale; nel caso in cui venga effettivamente individuata fagliazione superficiale si dovrà verificare se si tratta di lineamenti attivi; nel caso i lineamenti tettonici non siano attivi, si dovrà evitare di costruirvi a ridosso per una distanza di 10 m per lato dal lineamento individuato (Circolare dell'Assessorato LL.PP. della Regione Lazio n° 769 del 23/11/82); nel caso in cui i lineamenti tettonici dovessero risultare attivi, la distanza a cui dovranno tenersi le costruzioni dovrà essere stabilita a seguito di studi di neotettonica e di modellazione sismica del movimento del terreno;

- Ogni edificazione dovrà essere preceduta da dettagliate indagini geognostiche e geotecniche atte alla verifica puntuale delle locali condizioni geolitologiche e all'individuazione dello strato fondazionale più idoneo;

## 2. Fara Sabina (fr. Passo Corese):

- Siano rispettate le indicazioni fornite dal geologo Francesco Chiaretti nella Relazione geologica di ottobre 2000;
  - Nell'area indicata in azzurro "classe II - terreni non edificabili per limitazioni idrauliche" nella Carta dell'idoneità all'edificazione su zonizzazione di piano alla scala 1:5.000 (tav. 8) è vietata ogni nuova edificazione a causa delle problematiche di tipo idraulico evidenziate dal geologo; le opere già esistenti potranno essere sottoposto solo a risanamento igienico sanitario e consolidamento;
  - Nell'area indicata in marrone "classe III - terreni non edificabili per limitazioni geomorfologiche" nella Carta dell'idoneità all'edificazione su zonizzazione di piano alla scala 1:5.000 (tav. 8) è vietata ogni nuova edificazione a causa di elevata acclività o per la presenza di scarpate morfologiche;
  - Nell'area indicata in rosso "classe IV - terreni non edificabili per elevato rischio idrogeomorfologico" nella Carta dell'idoneità all'edificazione su zonizzazione di piano alla scala 1:5.000 (tav. 8) è vietata ogni nuova edificazione per la presenza di importanti scarpate naturali o artificiali (fronti di cava);
  - Nell'area bordata di rosso nella Carta dell'idoneità all'edificazione su zonizzazione di piano alla scala 1:5.000 (tav. 8) è vietata ogni nuova edificazione: si tratta del perimetro della cava in concessione (vedi anche carta individuazione area cava 1:10.000);
  - Nelle fasce di passaggio da prodotti tuftici e piroclastici a depositi conglomeratici-sabbiosi del ciclo marino plio-pleistocenico, come indicati nella Carta geologica (tav. 2); per una fascia di 10 m per lato da tale limite geologico, è consentita l'edificazione solo nel caso che venga prevista la totale asportazione della litologia soprastante, oppure nel caso che vengano eseguite fondazioni profonde/semiprofonde che consentano di fondare su litologia litologia;
- Ogni edificazione dovrà essere preceduta da dettagliate indagini geognostiche e geotecniche atte alla verifica puntuale delle locali condizioni geolitologiche e all'individuazione dello strato fondazionale più idoneo;



**LEGENDA**

5.1. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.2. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.3. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.4. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.5. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.6. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.7. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.8. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.9. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.10. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.11. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.12. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.13. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.14. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.15. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.16. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.17. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.18. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.19. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.20. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.21. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.22. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.23. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.24. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.25. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.26. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.27. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.28. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.29. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.30. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.31. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.32. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.33. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.34. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.35. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.36. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.37. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.38. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.39. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.40. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.41. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.42. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.43. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.44. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.45. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.46. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.47. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.48. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.49. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.50. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.51. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.52. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.53. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.54. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.55. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.56. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.57. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.58. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.59. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.60. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.61. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.62. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.63. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.64. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.65. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.66. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.67. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.68. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.69. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.70. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.71. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.72. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.73. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.74. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.75. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.76. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.77. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.78. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.79. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.80. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.81. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.82. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.83. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.84. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.85. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.86. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.87. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.88. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.89. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.90. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.91. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.92. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.93. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.94. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.95. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.96. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.97. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.98. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.99. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5.100. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

**LEGENDA**

1. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

2. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

3. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

4. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

5. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

6. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

7. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

8. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

9. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

10. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

11. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

12. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

13. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

14. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

15. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

16. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

17. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

18. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

19. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

20. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

21. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

22. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

23. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

24. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

25. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

26. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

27. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

28. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

29. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

30. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

31. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

32. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

33. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

34. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

35. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

36. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

37. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

38. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

39. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

40. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

41. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

42. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

43. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

44. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

45. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

46. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

47. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

48. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

49. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

50. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

51. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

52. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

53. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

54. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

55. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

56. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

57. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

58. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

59. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

60. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

61. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

62. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

63. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

64. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

65. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

66. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

67. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

68. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

69. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

70. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

71. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

72. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

73. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

74. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

75. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

76. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

77. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

78. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

79. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

80. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

81. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

82. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

83. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

84. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

85. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

86. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

87. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

88. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

89. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

90. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

91. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

92. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

93. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

94. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

95. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

96. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

97. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

98. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

99. **STRUTTURE GEOMETRICHE**

100. **STRUTTURE GEOMETRICHE**





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)



Il flusso di veicoli ed utenti altererà il ruolo dei collegamenti viari limitrofi e le relazioni con gli abitati circostanti; le destinazioni d'uso proposte, inoltre, configurandosi come emergenze determinano un insediamento con caratteristiche diverse dal tessuto insediativo/rurale delle zone limitrofe.

#### Sottrazione di suolo agricolo:

L'uso agricolo rappresenta una traccia di permanenza dei caratteri originari della zona, ma attualmente l'area presenta uno stato di parziale abbandono e di scarsa redditività. Le strutture di urbanizzazione previste si introducono all'interno di un paesaggio ormai antropizzato.

La diversa destinazione d'uso inserisce comunque un elemento di differenziazione nella continuità delle distese di pascoli e seminativi.

#### Alterazione dei caratteri naturali del sito, inerenti la morfologia e la vegetazione spontanea:

Il pregio paesaggistico dell'area non è elevato ed è connesso alla morfologia evidenziata dalla vegetazione spontanea. Si evidenzia come il progetto inserisce i propri elementi tra le alberature di nuovo impianto che formeranno una barriera verde adattandosi alle nuove conformazioni morfologiche del terreno. L'inserimento paesaggistico è pertanto integrato e rispondente ad una politica di riqualificazione territoriale.





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





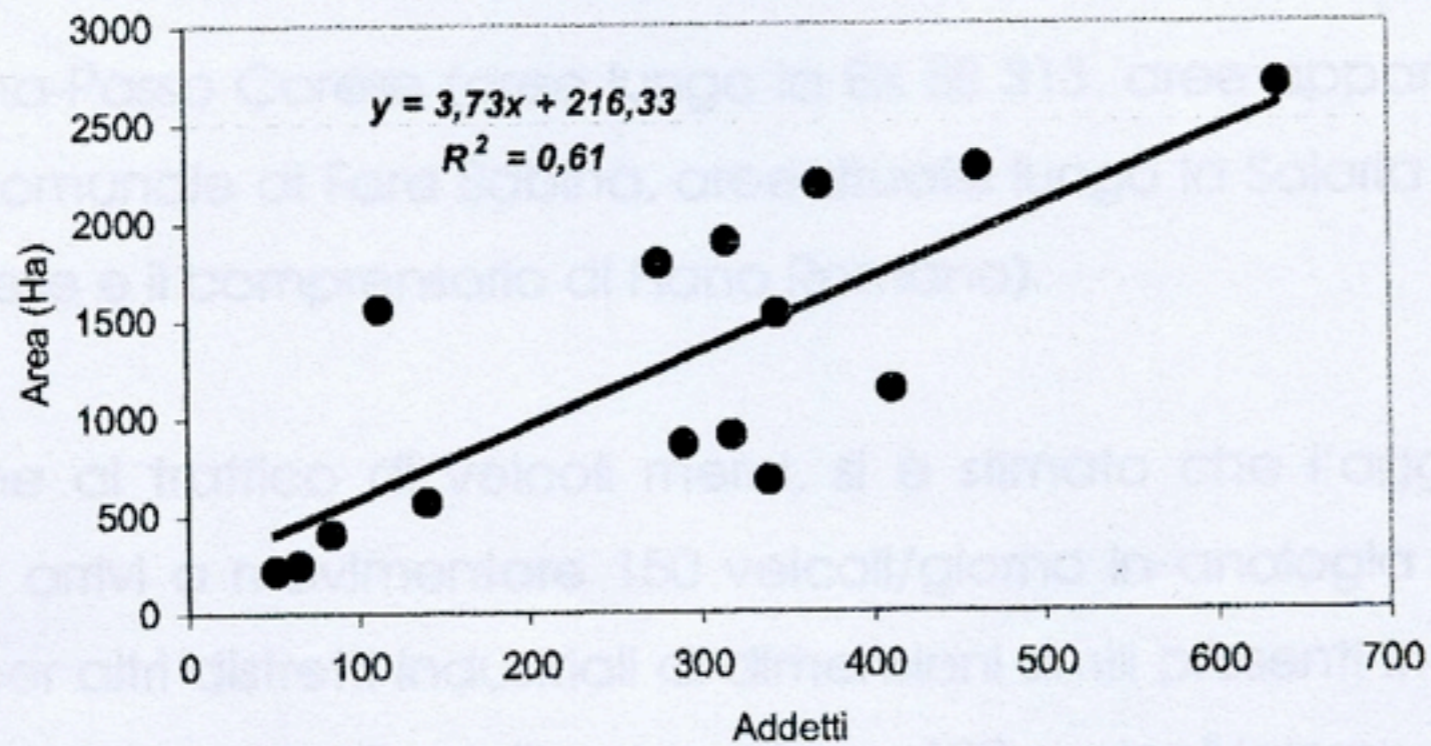


Figura 8

Relazione	
Numero di addetti = $3,725 \times$ Estensione + 216	
R2	0,61
<b>Stima per NAI Passo Corese</b>	
Estensione	100 ha
Numero addetti	588 unità

Tabella 10



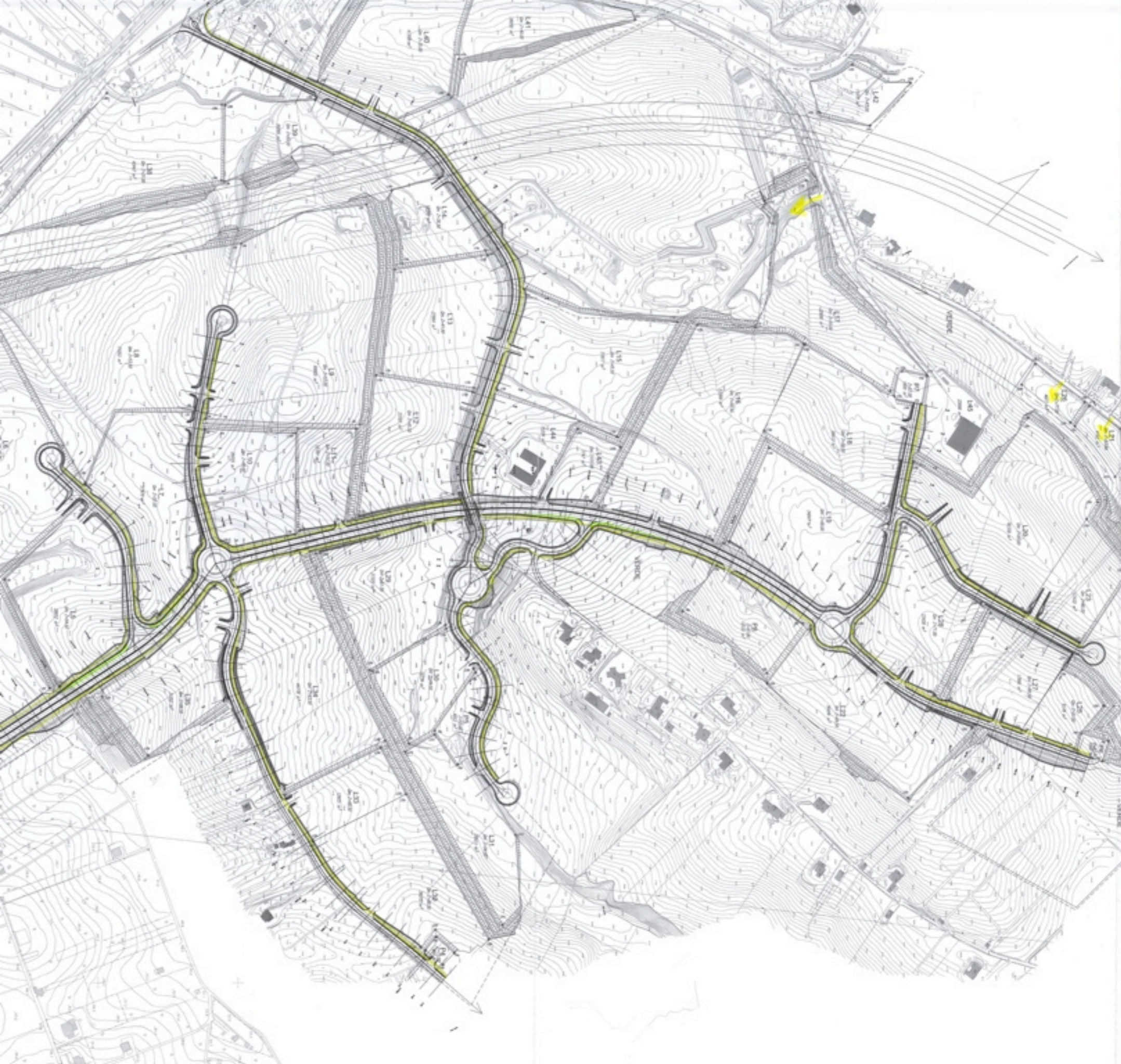


 CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI RIETI	
PARCO INDUSTRIALE DELLA SABINA S.p.a.	
NUOVO AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI PASSO CORESE COMUNE DI FARA IN SABINA (RM)	
PROGETTO DEFINITIVO	
 ARANTI	
PLANIMETRIA GENERALE DELLA VIABILITA' ESTERNA ED INTERNA	
DATA: _____	FOGLIO: 0 G 08





www.sabinafutura.it



			
CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI RIETI			
PARCO INDUSTRIALE DELLA SABINA S.p.a.			
NUOVO AGGLOMERATO INDUSTRIALE DI PASSO CORESE COMUNE DI FARA IN SABINA /DT1/			
PROGETTO DEFINITIVO			
			
PLANIMETRIA GENERALE DELLA VIABILITA' ESTERNA ED INTERNA			
SCALE		FOGLIO	
1:1000		162 D	
0 G 08			



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)





[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)

LEGENDA

- LIMITE INTERVENTO (dashed orange line)
- PERMETTAZIONE PRIMO STRALCIO (hatched orange area)
- VARIANTE PRIMO STRALCIO (orange line with red dot)
- INDIVIDUAZIONE LOTTO n° (red dot)

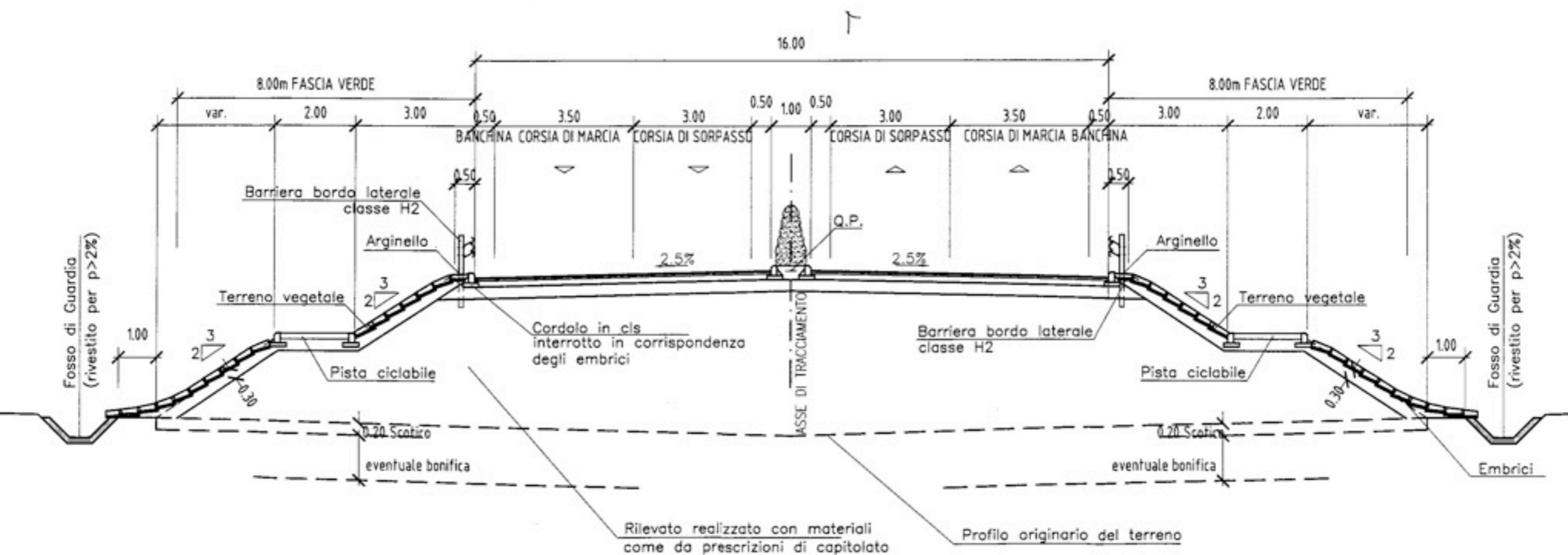
L. 1000



# STRADA URBANA DI QUARTIERE TIPO E – DM 05/11/2001

## SEZIONE TIPO – RILEVATO (in rettifilo)

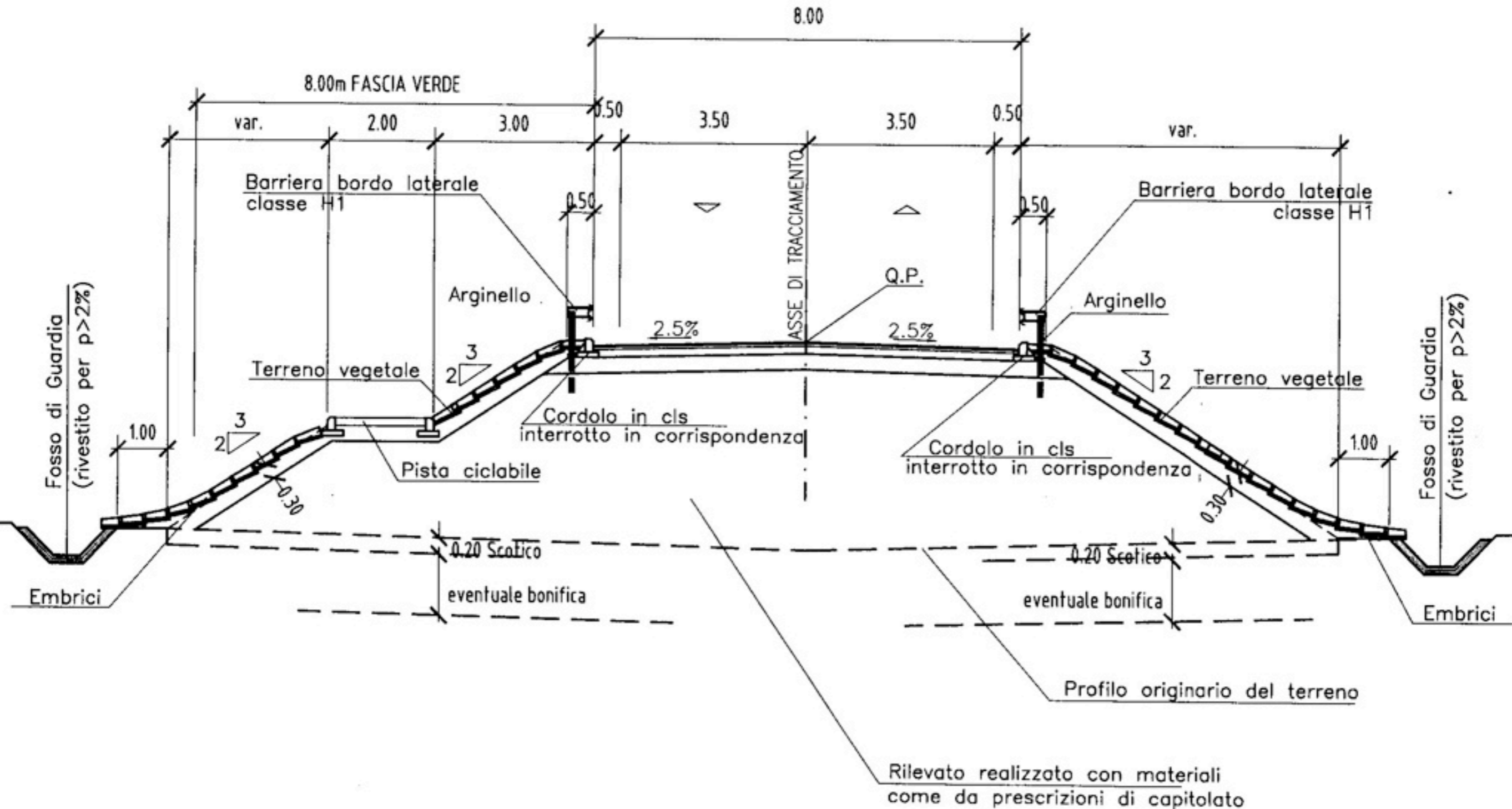
SCALA 1:100



# STRADA LOCALE TIPO F – DM 05/11/2001

## SEZIONE TIPO – RILEVATO (in rettilineo)

SCALA 1:100



## 1.2 Caratteristiche geometriche dei lotti di spianamento



Nell'ottica di poter soddisfare le specifiche esigenze delle società che all'interno del Nuovo Agglomerato Industriale di Passo Corese ( Rieti ) insedieranno le varie attività, sono stati individuati lotti di varie dimensioni.

La posizione in quota dei lotti è stata definita per consentire un ingresso diretto dalla viabilità esistente o in progetto.

Gli accessi saranno organizzati in modo da rispettare le specifiche indicazioni del Codice della Strada e degli specifici decreti Ministeriali attuativi ed in corso di emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al fine di consentire un efficace smaltimento delle acque meteoriche, i lotti sono stati inclinati rispetto al punto medio con una pendenza pari all'1%. Ciò permette inoltre di disporre la necessaria rete di raccolta delle acque ad una profondità costante rispetto al piano.

Le quote medie e le quote di alcuni punti sul bordo dei piani sono riportate nella tavola di progetto. Sono altresì riportati, come già sottolineato in precedenza, l'elenco dei lotti, le relative superfici, le quote di riferimento dello spianamento, i volumi di scavo e di riporto ed i complessivi volumi relativi alle scarpate.

Nel complesso sono stati individuati **40** lotti per una superficie complessiva di **1.146.569,05 m<sup>2</sup>** ( cui sono da sommare le superfici delle scarpate ).

Il volume di scavo ammonta a circa **3.213.228,847 m<sup>3</sup>** mentre quello di riporto a circa **2.594.215,826 m<sup>3</sup>**.

Dato il livello " definitivo " del progetto, il quale potrà ovviamente essere affinato sia in base delle indicazioni che scaturiranno in sede di Conferenza dei Servizi che sulla base delle specifiche esigenze degli assegnatari dei lotti, le superfici ed i volumi indicati nella tavola di progetto potranno essere oggetto di variazione:



**QUADRO ECONOMICO**

<b>Livellamento terreno</b>	600.000 mq di scotico 2.560.000 mc di scavo 2.570.000 mc di riporto		15.813.595,34
<b>Viabilità interna</b>	7.172,60 metri lineari		8.872.635,00
<b>Parccheggi</b>	totale mq 37.825,40		1.562.472,74
<b>Impianti Elettrotecnici</b>	540 punti luce 9160 ml cavidotti 9160 ml cavidotti telecom	enel telecom	2.326.992,96
<b>Rete gas</b>	1 cabina + contributo SNAM 9.000 ml tubazioni interne 9.000 ml tubazioni esterne		1.770.000,00
<b>Opere di adduzione</b>	5.500 ml di tubazioni 27 saracinesche , 12 pez. Sp. <b>acquedotto</b> 3300 ml tubaz. 1 campo Pozzi + 1 serb. acc.		1.761.782,16
<b>Scarico acque meteor.</b>	7.400 ml di tubazioni 80 Pozzetti 7 Disoleatori / Dissabbiatori		847.843,00
<b>Scarico acque nere</b>	10.352 ml di tubazioni 3 Stazioni di Sollevamento 30 Pozzi secondari 60 Pozzi principali Depuratore a carico CNI		1.169.346,24
<b>Scarico acque bianche</b>	9.800 ml di tubazioni 30 Pozzi secondari 60 Pozzi principali 500 ml intubamento can-fossi		1.187.337,80
<b>Sistemazione a verde</b>	opere a verde - varie		1.447.927,54
<b>Oneri speciali Sicurez.</b>		190.917,40 viabilità in	190.917,40
	<b>Totale complessivo</b>		<b>36.950.850,18</b>



## COMPENSAZIONI:

- il nuovo impianto di depurazione è stato dimensionato non solo per il nuovo agglomerato industriale, ma sostituirà quello attuale di Passo Corese che risulta non essere più sufficiente.
- la realizzazione della strada di raccordo tra la S.R. n. 313 e la S.S. n.4dir servirà non solo a collegare l'area industriale direttamente con il casello autostradale di Fiano Romano, ma consentirà al traffico della SR 313 verso Roma e verso l'alta Sabina di svincolarsi rispetto all'attuale percorso che passa attraverso la frazione di Passo Corese per poi riversarsi sulla SS. n.4 creando numerosi problemi di traffico.
- le reti idrica e fognante consortili saranno messe a disposizione del Comune per servire alcune zone limitrofe all'agglomerato industriale attualmente carenti di tali servizi
- la viabilità consortile interna sarà collegata alla rete stradale comunale, ora a sfondo cieco per aumentarne la funzionalità ed in particolare per risolvere l'accesso al polo didattico evitando l'attraversamento del centro abitato da parte dei pulman scolastici provenienti dai comuni vicini.



Spett.le REGIONE LAZIO

Dipartimento del territorio

Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile

Area Valutazione Impatto Ambientale

Viale Tintoretto, 452 - 00142 ROMA



OGGETTO: Agglomerato Industriale Comune di Fara Sabina e Montelibretti

(Loc. Passo Corese) Opere di Urbanizzazione -

OSSERVAZIONI sullo Studio di Impatto Ambientale



Il sottoscritto Paolo CAMPANELLI, presidente dell'associazione *SABINA FUTURA* con sede in Piazza Santa Croce, 1 - Passo Corese (RI) codice fiscale 90050240572, presa visione dei documenti depositati, presenta in nome dell'associazione "Sabina Futura" una serie di osservazioni relative allo Studio di Impatto Ambientale riferito al progetto in oggetto, ai sensi dell'art 9 comma 1 del DPR 12/04/96.

## **1 Premessa**

La presa visione del Progetto per la realizzazione di un Agglomerato Industriale nel Comune di Fara Sabina e Montelibretti (Loc. Passo Corese) e del relativo Studio di Impatto Ambientale, depositati presso la Regione Lazio – Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile – Area Valutazione Impatto Ambientale, ha mostrato, nei molteplici aspetti affrontati, una serie di superficialità, criticità, ed omissioni che ci preme evidenziare e che spingono a sottoporre l'intero progetto ad una profonda e seria verifica complessiva per valutarne l'idoneità rispetto ad una realtà ambientale poco adatta ad interventi di questo tipo. Sono tanti gli aspetti che stanno determinando in chi scrive e nei residenti serie perplessità e gravi preoccupazioni per lo sviluppo futuro del





REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO  
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

V.V.

AREA 2/A4 - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E DANNO AMBIENTALE

Prot. N. 164106

24 SET. 2007

Roma, il

Al *Consorzio per lo Sviluppo  
Industriale della Provincia di Rieti  
via dell'Electronica s.n.c.  
02100 Rieti*

Alla *Provincia di Roma  
Dipartimento Risorse Agricole e Ambientali  
Via Tiburtina, 691  
00159 Roma*

Alla *Provincia di Rieti  
Assessorato alle Politiche Ambientali  
VI settore  
Via Sacchetti Sasseti, 36  
02100 Rieti*

Al *Comune di Fara in Sabina  
Via Santa Maria in Castello, 12  
02032 Fara in Sabina (RI)*

Al *Comune di Montelibretti  
Piazza della Repubblica, 1  
00010 Montelibretti (RM)*

Oggetto : Pronuncia di VIA resa ai sensi del DPR 12 aprile 1996 per il "Progetto Opere di Urbanizzazione Agglomerato Industriale Passo Corese"- Comuni di Fara in Sabina (RI) e Montelibretti (RM).

Registro elenco progetti n. 32/2007.

VISTE le direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE, concernenti la "Valutazione di Impatto Ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTO il DPR 12 aprile 1996 "Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'art. 40, comma 1, della legge del 22 febbraio 1994 n° 146, concernente disposizioni in materia di Valutazione di impatto ambientale" e i DPCM 3 settembre 1999 e DPCM 1 settembre 2000 che modificano ed integrano il citato DPR 12 aprile 1996;

VISTO l'art. 46 della L.R. n° 6 del 7 giugno 99 che nelle more dell'emanazione di apposita legge regionale che disciplina la materia, dà attuazione alle Direttive Comunitarie in materia di V.I.A. ed assume come condizioni, criteri e norme tecniche il D.P.R. del 12 aprile 1996 ed individua come l'autorità competente in materia di V.I.A. l'apposita struttura dell'Assessorato Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, oggi Assessorato all'Ambiente;

PRESO ATTO che l'opera in progetto, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali appresso riassunte, ricade tra



PRESO ATTO che come previsto dall'art. 5, comma 2 del D.P.R. 12/04/96, in data 5 marzo 2007 il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti ha depositato presso questa autorità competente copia del progetto e dello studio contenente le informazioni relative agli aspetti ambientali di cui all'Allegato C dell'Atto di indirizzo e coordinamento.

#### MISURE DI PUBBLICITA'

- il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti, alla consegna degli elaborati di progetto e dello Studio di Impatto Ambientale, ha provveduto alle misure di pubblicità pubblicando sul quotidiano "Il Messaggero" l'annuncio di avvenuto deposito;
- in conformità all'art. 1 comma 9 del DPR 12 aprile 96 il progetto e lo studio di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti sottoposti a VIA al n. 32/2007 dell'elenco.

#### PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

- Nel termine di 45 giorni il progetto e lo studio non sono stati consultati dal pubblico;
- Nei termini di cui agli art. 5.2 e 9.1 del D.P.R. 12/04/96 sono pervenute le seguenti osservazioni:
  1. dott. Giovanni Buccomino, nota prot. n. 41099/2S/04 del 08/03/07, acquisita da questa Autorità con prot. n. 353 del 12/03/07;
  2. associazione SABINA FUTURA, nota acquisita con prot. n. 65586/2S/04 del 19/04/2007 - presidente Paolo Campanelli;
  3. Società PETROL FUEL spa, nota acquisita con prot. n. 65596/2S/04 del 19/04/2007;
  4. Don Domenico Luciani parrocchia di S. Croce, nota acquisita con prot. n. 65589/2S/04 del 19/04/2007;
  5. Sig. Michele Lamura dirigente scolastico liceo "Gregorio da Catino", nota acquisita con prot. n. 65587/2S/04 del 19/04/2007;
  6. sig. Mauro Pinzari, sig. Ferruccio Amori, sig. Angelo Lupetti, sig. Franco Santilli, nota acquisita con prot. n. 65594/2S/04 del 19/04/2007;
  7. Sig. Massimo Quinzi, Davide Basilicata, Giacomo Corradini, Paolo Amori, Stefano Rincicotti, Gaio Gaetano Bacci, Lorenzo Cannella, Silvia La Torre, nota acquisita con prot. n. 65592/2S/04 del 19/04/2007.

#### PROCEDURA

Esaminati gli elaborati trasmessi:

S.I.A.

#### SINTESI NON TECNICA

#### PROGETTO DEFINITIVO:

PLANIMETRIA CON UBICAZIONE DELLE INDAGINI ESEGUITE - STUDIO GEOTECNICO

ELABORATI TECNICO-ECONOMICI - QUADRO ECONOMICO -

ELABORATI GENERALI - RELAZIONE GENERALE

PLANIMETRIA LOTTI

PLANIMETRIA GENERALE DELLA VIABILITA' INTERNA ED ESTERNA

BACINI IDROGRAFICI - PLANIMETRIA DEI BACINI IDROGRAFICI

VIABILITA' INTERNA - CALCOLI DEGLI IMPIANTI ELETTRICI

VIABILITA' INTERNA - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE STRADALE - PLANIMETRIA -

VIABILITA' INTERNA - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE PARCHEGGI - PLANIMETRIE -

VIABILITA' INTERNA - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE E PREDISPOSIZIONE SOTTOSERVIZI PER ENERGIA E TELEFONIA -

ROTATORIE 2, 3, 4 E 5

VIABILITA' INTERNA - IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE STRADALE - PARTICOLARI COSTRUTTIVI

VIABILITA' INTERNA - PREDISPOSIZIONE SOTTOSERVIZI TELEFONICI E PER ENERGIA - PLANIMETRIE

VIABILITA' INTERNA - PARTICOLARI ALLACCI SOTTOSERVIZI

IMPIANTI FLUIDO - MECCANICI - CALCOLI DEGLI IMPIANTI

ACQUEDOTTO - POZZI DI PRESA E SERBATOIO DI ACCUMULO -

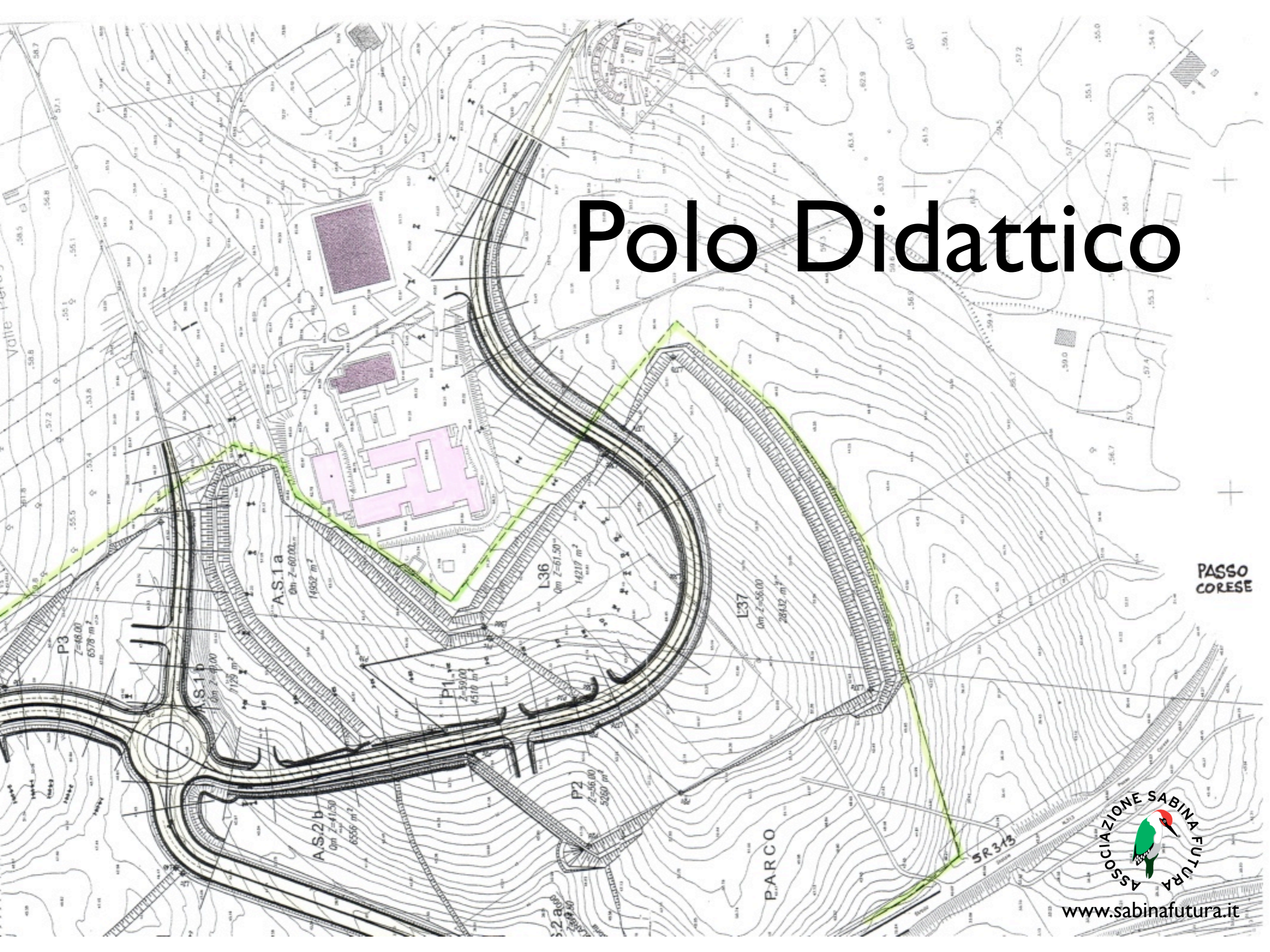
RETTE ACQUEDOTTO - PLANIMETRIA GENERALE



# E ora, che fare?



# Polo Didattico



A proposito di “dissesto  
idrogeologico”...

ecco quello che già ora  
succede:













[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)



[www.sabinafutura.it](http://www.sabinafutura.it)

