



REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO
DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E PROTEZIONE CIVILE

V.V.

AREA 2/A4 - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E DANNO AMBIENTALE

Prot. N.

164106

Roma, il

24 SET. 2007

Al *Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti via dell'Elettronica 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 Sassetti, 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

quelle elencate all'Allegato B, punto 7 del D.P.R. 12.04.96, lettera a) progetti di sviluppo di zone industriali produttive con una superficie interessata superiore a 40 Ha e lettera v) impianti di depurazione delle acque con potenzialità superiore a 10.000 abitanti equivalenti;

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 -

RETE ACQUEDOTTO - PLANIMETRIA GENERALE -

RETE ACQUEDOTTO - LOCALIZZAZIONE POZZI E SERBATOIO - RETE ESTERNA AGGLOMERATO
 RETE FOGNANTE - PLANIMETRIA GENERALE -
 PARTICOLARI COSTRUTTIVI - RETE FOGNANTE TAV 1/2 -
 PARTICOLARI COSTRUTTIVI - RETE FOGNANTE TAV 2/2 -
 RETE GAS METANO - PLANIMETRIA TAV. 1/4
 RETE GAS METANO - PLANIMETRIA TAV. 2/4
 RETE GAS METANO - PLANIMETRIA TAV. 3/4
 RETE GAS METANO - PLANIMETRIA TAV. 4/4
 RETE GAS METANO - PLANIMETRIA GENERALE
 OPERE IDRAULICHE DEL CORPO STRADALE - RELAZIONE IDRAULICA - VIABILITA' INTERNA
 SCARICO ACQUE DI PIATTAFORMA - TAVOLA GENERALE -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 9 - ASSE 1 BIS -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 8 - ASSE 10 -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 1 INT B -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 1 INT B - INT A -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 2 -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 2 - 7 -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 5 - 6 -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 3 -
 SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - ASSE 4 -
 PARTICOLARI COSTRUTTIVI - ACQUE METEORICHE -
 OPERE IDRAULICHE - FOSSI - RELAZIONE DI CALCOLO FOSSI
 10 PLANIMETRIA E SEZIONI - FOSSO FIGORONE -
 FOSSO FIGORONE - PROFILO FONDO SCORREVOLE -
 PARTICOLARI COSTRUTTIVI - MATERASSI "RENO" - FOSSO FIGORONE
 VIABILITA' INTERNA - PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV. 1/3
 VIABILITA' INTERNA - PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV. 2/3
 VIABILITA' INTERNA - PLANIMETRIA DI PROGETTO - TAV. 3/3
 VIABILITA' INTERNA - PLANIMETRIE E PARTICOLARI DELLE ROTATORIE
 VIABILITA' INTERNA - PROFILO LONGITUDINALE - ASSE 1 INT b
 VIABILITA' INTERNA - PROFILI LONGITUDINALI - ASSI INTa - INT bis
 VIABILITA' INTERNA - PROFILO LONGITUDINALE - ASSE 2
 VIABILITA' INTERNA - PROFILI LONGITUDINALI - ASSI 3 - 4 - 5 - 6
 VIABILITA' INTERNA - PROFILI LONGITUDINALI - ASSI 7 - 8 - 9 - 10
 VIABILITA' INTERNA - PROFILI LONGITUDINALI - ROTATORIE
 VIABILITA' INTERNA - STRADE TIPO E - TAV. 1/2
 VIABILITA' INTERNA - STRADE TIPO E/F - TAV. 2/2
 VIABILITA' INTERNA - DIAGRAMMA DI VISIBILITA' E VISUALE LIBERA PER L'ARRESTO - ASSE PRINCIPALE
 SOTTOPASSO SU ASSE "2" - CARPENTERIA - Tav. 1/2 -
 SOTTOPASSO SU ASSE "2" - CARPENTERIA - Tav. 2/2 -
 OPERE IDRAULICHE - FOSSO FIGORONE - ATTRAVERSAMENTO STRADALE E FERROVIARIO - TRACCIAMENTO, OPERE
 PROVVISORIALI E FASI ESECUTIVE
 OPERE IDRAULICHE - FOSSO FIGORONE - ATTRAVERSAMENTO STRADALE E FERROVIARIO - SEZIONI TRASVERSALI
 OPERE DI CONTENIMENTO - SCATOLARI DI ACCESSO AI LOTTI 12 E 13 - CARPENTERIA E ARMATURA
 OPERE DI CONTENIMENTO - SALTII DI FONDO FOSSO FIGORONE - CARPENTERIA
 OPERE DI CONTENIMENTO - SCATOLARI DI ACCESSO AI LOTTI 12 - 13 - 14 - 39 - RELAZIONE DI CALCOLO STRUTTURALE

CONSIDERATO che con nota prot. n. 40078 del 07/03/07, questa Autorità ha richiesto sull'opera in argomento all'Area Difesa del Suolo di questa Direzione Regionale, un parere tecnico di valutazione in ordine agli eventuali impatti sulle componenti geologiche e idrogeologiche;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 62917/2S/04 del 16/04/07 questa Autorità ha rilevato l'incompletezza della documentazione fornita e pertanto ha richiesto integrazioni alla documentazione presentata, sospendendo in tal modo i tempi istruttori previsti dall'art. 5, comma 3 del D.P.R. 12/04/96;

PRESO ATTO che con nota prot. n. 72509/2S/05 del 03/05/07, acquisita da questa Autorità con prot. n. 72559/2S/04 del 03/05/07, l'Area Difesa del Suolo e Servizio Geologico Regionale di questa Direzione Regionale ha trasmesso un parere geologico sull'opera in argomento;

CONSIDERATO che con nota prot. n. 74178 del 07/05/07 questa Autorità ha richiesto alla Proponente controdeduzioni alle osservazioni presentate;

PRESO ATTO che con nota prot. n. 1092/07 del 14/05/07, acquisita da questa Autorità con prot. n. 79725/2S/04 del

15/05/07, il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti ha presentato la seguente documentazione integrativa:

- BRETELLA DI RACCORDO TRA LA SS N. 4 DIR E LA SR N. 313 - MOTIVAZIONI PROGETTUALI;
- VIABILITÀ INTERNA- IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE PARCHEGGI - PLANIMETRIA;
- IMPIANTI DI DISOLEAZIONE PARCHEGGI- UBICAZIONE- TIPOLOGIE;
- CRITERI DI PROGETTAZIONE DEI PARCHEGGI AI SENSI DEL DGR N.2546 DEL 12/12/2000;
- VIABILITÀ DI PROGETTO RISPETTO AI LOTTI A "SERVIZI"- ATTREZZATURE SPORTIVO-RICREATIVE-VERDE PUBBLICO ATTREZZATO";
- RETE FOGNANTE- CONDOTTE DI ADDUZIONE ACQUE NERE E BIANCHE DAL NUOVO AGGLOMERATO INDUSTRIALE AL DEPURATORE CONSORTILE- PLANIMETRIA;
- IMPIANTO DI DEPURAZIONE CONSORTILE A SERVIZIO DELL'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DI PASSO CORESE:
 - RELAZIONE TECNICA INTEGRATIVA
 - SEZIONE-PROFILO E PARTICOLARE SCARICO
 - SCHEMA DI PROCESSO.

PRESO ATTO che con nota prot. n. 1328/07 del 14/05/07, acquisita da questa Autorità con prot. n. 101283/2S/04 del 18/06/07, il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti ha trasmesso le controdeduzioni alle osservazioni presentate.

* * *

Sulla scorta dello studio trasmesso, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

UBICAZIONE

Oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale è il progetto per le opere di urbanizzazione a servizio del Nuovo Agglomerato Industriale che sorgerà nella frazione di Passo Corese, nei Comuni di Fara Sabina e Montelibretti.

USO DEL SUOLO

L'area oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale ha un'estensione di circa 200 ettari ed è inserita in una zona collinare con modesti rilievi che danno al terreno un andamento quasi ondulato.

All'interno del perimetro preso in esame, il territorio si presenta fortemente antropizzato, utilizzato per coltivazioni di cereali, frutteti, uliveti. La zona ha subito nel tempo notevoli movimenti di terra per livellare e addolcire il terreno per una migliore utilizzazione agricola, inoltre una porzione di terreno adiacente il perimetro dell'agglomerato, è tuttora sfruttato da una cava.

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.

Il pregio paesaggistico dell'area non è elevato ed è connesso alla morfologia evidenziata dalla vegetazione spontanea.

VIABILITÀ

Analisi del Sistema dei Trasporti

La localizzazione del nuovo insediamento industriale si colloca nell'ambito di una zona particolarmente dotata dal punto di vista infrastrutturale e con ampie potenzialità di sviluppo. L'insieme delle caratteristiche di accessibilità e la prossimità geografica alla stessa metropoli romana costituiscono evidenti punti di forza dell'area di studio, sia riguardo alle potenzialità di sviluppo di attività logistiche che rispetto all'insediamento di unità del settore manifatturiero e dei servizi in generale.

L'architettura della viabilità principale di accesso all'area di studio è caratterizzata dalle seguenti infrastrutture:

- *Autostrada A1, diramazione Roma Nord e bretella verso San Cesareo, che garantiscono i collegamenti veloci con la capitale e con il sud-est della regione, nonché l'accessibilità sulla direttrice Nord-Sud Italia;*
- *Bretella S.S. n° 4 Dir, che assicura un collegamento veloce fra la Salaria ed i caselli di Fiano Romano e di Roma Nord della Autostrada A1;*
- *S.S. n° 4 "Salaria" Roma - Rieti, che ricalca il percorso della antica consolare che metteva in comunicazione*

Roma con il Mare Adriatico snodandosi attraverso la Sabina e la Valle Reatina, e che costituisce ancora oggi l'asse portante delle comunicazioni provinciali;

- S.R. di Passo Corese (ex n° 313) Passo Corese- Terni.

Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo previsti, i più recenti provvedimenti in materia di infrastrutture deliberati dalle Autorità di Governo (Legge Obiettivo) hanno individuato, quali opere prioritarie e di carattere strategico del sistema dei trasporti strategico, una serie di interventi fra i quali, con specifico riferimento agli effetti sul potenziamento della accessibilità all'area di studio:

- Terni - Rieti (fino al confine regionale): il progetto riguarda il completamento del tratto Umbro, dal confine regionale a Terni, dell' itinerario Civitavecchia - Rieti. L'arteria possiede le caratteristiche geometriche di cui al tipo C1 del Decreto Ministero delle Infrastrutture 5.11.2001 e si estende per una lunghezza di circa 10,5 Km; il tratto da Rieti al confine regionale è già stato realizzato. Il progetto definitivo dell' opera è stato approvato dal CIPE nella seduta del 19 dicembre 2003 per un importo di circa 234,74 milioni di euro. Attualmente è in corso la gara di appalto integrato con procedura accelerata, il bando di gara è stato pubblicato il 30.03.2004, in data 27.01.2005 è avvenuta l' aggiudicazione definitiva dei lavori al Consorzio Stabile Uniter con consegna degli stessi entro il primo trimestre 2005;
- Adeguamento Salaria - Potenziamento Tratto Regionale Settebagni/Passo Corese adeguamento Via Salaria SS 4 dallo Svincolo di Passo Corese ad Osteria Nuova nel tratto Roma-Rieti;
- Rieti - L'Aquila Navelli: adeguamento collegamento stradale;
- Nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti: progetto preliminare approvato da CIPE.

Analisi delle Alternative Progettuali

La scelta localizzativa

Volendo riassumere brevemente i motivi della scelta si deve sottolineare la posizione strategica che la frazione di Passo Corese occupa nei confronti della Provincia reatina, collocandosi lungo l'asse stradale Rieti-Roma e a soli 4Km dal casello autostradale di Fiano Romano sull'autostrada A1 Milano-Napoli ed avendo già vocazione verso i traffici commerciali. L'area da urbanizzare [...] doveva sicuramente avere caratteristiche morfologiche tali da poter essere trasformata per l'edificazione ed inoltre la posizione all'interno del territorio urbanizzato esistente doveva essere il più significativo per collegare la zona agevolmente con la rete di trasporti esistente.

La scelta è caduta su un'area nella frazione di Passo Corese quasi totalmente ineditata. L'area è facilmente collegabile al tessuto urbano esistente con la realizzazione di opere relativamente modeste, in parte già programmate e sfruttandone alcune già realizzate, opportunamente dimensionate e potenziate.

L'evoluzione progettuale

Il progetto ha subito, durante le varie fasi evolutive, diverse stadi di crescita improntati alla scelta della soluzione progettuale migliore che, pur mantenendo le caratteristiche richieste, si inserisse con minor impatti nel territorio, limitando scavi e riporti e limitando le opere d'arte. Parallelamente alle modifiche subite dalle strade, anche le reti di urbanizzazione come la rete fognante, l'acquedotto, la rete elettrica, ecc. hanno subito modifiche in modo da adattarsi alle nuove caratteristiche progettuali.

Soluzione definitiva

La versione scelta per il progetto definitivo prevede circa 50 lotti posti a differenti quote assecondando il più possibile l'andamento orografico dell'area. Il sistema viario si compone di un asse principale a due corsie su cui ricade il maggior carico veicolare dell'intera rete stradale e di più assi secondari aventi la funzione di collegamento tra archi della rete esistente e di accesso ai lotti industriali previsti.

L'asse principale, al di fuori del perimetro dell'agglomerato, assolve la funzione di raccordo tra la S.S. n°4 Dir, la S.R. n. 313 di Passo Corese e il traffico causato dal nuovo insediamento, svincolando i flussi dal centro abitato di Passo Corese. Nella versione definitiva della strada di raccordo si è optato per un tracciato "a raso" a carreggiate separate, in questo modo l'impatto sull'ambiente è stato fortemente limitato e si è cercato di adattare il più possibile l'infrastruttura viaria alla morfologia del terreno e alle caratteristiche dell'ambiente, limitandone anche l'impatto visivo.

COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Il Piano Regolatore Consortile del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del Lazio n° 171 del 25/02/04, prevede per il Nuovo Agglomerato Industriale una superficie complessiva, al netto dell'area della cava stralciata dalla Regione in sede di approvazione, di 191,567 ettari di cui 81,06 destinati a zona industriale, 39,24 a zona artigianale, 4,59 a zona servizi, 9,19 per attrezzature sportivo ricreative ed il resto per strade, parcheggi, verde attrezzato e zone di rispetto. Il progetto

prevede inoltre la realizzazione di un raccordo stradale tra la S.R. n° 313 di Passo Corese e la S.S. n°4 dir, per meglio collegare la viabilità dell'agglomerato industriale con la rete nazionale, e di un impianto di depurazione di tipo civile.

Il Piano Territoriale Paesistico

Il Piano Territoriale Paesistico, oltre ad illustrare i vincoli presenti sul territorio regionale, classifica ai fini della tutela i diversi ambiti territoriali, in modo da indicare in quali termini sia consentito apportare al territorio modificazioni rispetto alla situazione attuale, assunta come riferimento, vengono così individuate 4 zone di tutela e 4 livelli di tutela. In particolare l'area di intervento ricade nell'ambito n° 6 del Piano Territoriale Paesistico (PTP) della Regione Lazio, mentre il raccordo stradale tra la SS n.313 e la SS n.4 dir e il depuratore ricadono nell'ambito territoriale n. 7. L'area racchiusa tra il fiume Tevere, la via Salaria e la SS n° 313 risulta classificata come B/2: zone agricole di alto valore paesistico e disciplinata dall'art. 28 e dall'art. 4 delle NTA. L'area, inoltre, si trova in parte all'interno dalla fascia di rispetto dei 150 mt del fiume Tevere e del fosso Corese, pertanto disciplinata dal decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 (G.U. 24-2-2004, n. 45).

Il Quadro di Riferimento Territoriale

Il Quadro di Riferimento Territoriale della Regione Lazio ha il ruolo di definire gli obiettivi e le linee generali delle politiche per l'organizzazione e l'assetto del territorio regionale e quindi il suo contenuto diventa riferimento per accertare una rispondenza tra i PTC delle province e delle città metropolitane, ai sensi della Legge n°152 del 08/06/90, art. 15, comma 3. L'intervento in oggetto non si pone in contrasto con le direttive del QRT.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Rieti

Il Piano di Coordinamento Provinciale di Rieti nasce con l'obiettivo di definire il modello di trasformazione territoriale e sociale della provincia di Rieti. Tale documento stabilisce le norme, le regole, gli statuti e i modi attraverso i quali elaborare nuove forme di territorialità.

Il PTC descrive la zona di Passo Corese come un futuro nodo di scambio intermodale persone-merci del traffico tra Roma e il territorio provinciale e quindi, l'intervento oggetto del presente studio risulta coerente con il suddetto Piano.

Piano Territoriale Generale della Provincia di Roma

Il PTGP, in conformità ai compiti attribuiti alla Provincia dagli articoli 19 e 20 del D. Lgs n°267/2000, nonché alle disposizioni contenute nel capo II della L.R. N°38/99, coordina l'individuazione degli obiettivi generali relativi all'assetto e allo sviluppo del territorio provinciale e definisce le strategie, i programmi e gli interventi di propria competenza. Il Piano Territoriale Generale della provincia di Roma (PTPG) è stato redatto ai sensi della Legge regionale n°38/99, attualmente è in corso di rielaborazione.

Piano Regolatore Generale del Comune di Fara Sabina

Il Piano Regolatore Generale vigente di Fara Sabina definisce l'area interessata dall'agglomerato industriale come agricola tranne una porzione a sud che è definita come zona D - Artigianato e piccola industria stralciata in fase di approvazione. Il Comune di Fara Sabina ha recepito il Piano Regolatore Consortile con Delibera C.C. n° 50 del 21-12-04.

Piano Regolatore Generale del Comune di Montelibretti

Il Piano Regolatore Generale vigente di Montelibretti, definisce l'area interessata dal tracciato stradale come zona agricola "E1". Il Comune di Montelibretti ha recepito il Piano Regolatore Consortile con Delibera C.C. n° 44 del 30/11/05.

Sintesi Regime Vincolistico

Dall'analisi dei possibili vincoli gravanti sul territorio è emerso il solo vincolo paesaggistico che riguarda il raccordo stradale tra la SR n° 313 e la SS n° 4dir e il depuratore.

La zona è disciplinata dagli articoli n. 4, n. 6 e n. 28 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTP n. 7 "Monterotondo - Tivoli". L'art. 6, comma 14) riporta: "... le opere relative allo scarico e alla depurazione delle acque reflue da insediamenti civili... sono consentite, previo nullaosta rilasciato dagli organi competenti.". L'art. 28 la definisce come zona B/2: "territori agricoli, ancorché abbandonati, di alto valore paesistico e/o naturalistico", e l'art. 4 consente in deroga, la realizzazione di opere previste dai piani urbanistici aventi efficacia di P.T.C., e gli interventi in oggetto sono previsti nel Piano Regolatore del Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di Rieti che ha efficacia di P.T.C., previo esperimento del SIP quando non sottoposte a procedura di VIA. L'intervento è attuabile anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 comma 14) della L.R. 24/98 integrata con la L.R. 25/98.

Tutta l'area ricade in zona sismica di 3a categoria, per effetto dell'Ordinanza n. 3274/03 del P.C.M.

La zona non è ricompresa in area di esondazione, come disciplinato dal Piano Stralcio P.S.I dell'Autorità di Bacino.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto riguarda le opere di urbanizzazione primaria, le opere di livellamento del terreno e la viabilità esterna di raccordo. Parte dell'area destinata all'agglomerato industriale che sorgerà nella zona nord di Passo Corese è interessata anche dal progetto per la nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti. Il presente progetto ha considerato tale attraversamento adattando le opere di urbanizzazione al futuro tracciato ferroviario. In fase di definizione dei lotti edificabili e delle infrastrutture viarie si è lasciata una fascia di rispetto per il tracciato della ferrovia per la quale si rimanda al Progetto preliminare e al relativo SIA redatto dalla "ITAFERR" per la "R.F.I."

Il progetto prevede:

- Urbanizzazione primaria: - Rete idrica
 - Rete gas
 - Cavidotti per energia elettrica e telecomunicazioni
 - Rete fognante
 - Pubblica illuminazione
- Viabilità interna all'Agglomerato Industriale
- Parcheggi pubblici
- Depuratore
- Viabilità esterna: - Svincolo SS n°4 Dir
 - Raccordo SS n°4 Dir - ex SS n° 313
 - Cavalcavia sulla linea ferroviaria Roma-Firenze
 - Svincolo ex SS n° 313

Le attività economiche che si insedieranno all'interno dell'agglomerato sono state individuate sulla base dei "codici di attività" in vigore dal 1° gennaio 2003, utilizzati dal Ministero delle Finanze, Dipartimento delle entrate, desunti dalla classificazione delle attività economiche - ISTAT 1991 - dettagliatamente elencate nell'allegato A del Piano Regolatore Consortile del CNI, e di seguito meglio specificate:

- Zone industriali destinate, prevalentemente, alla realizzazione di edifici per logistica ed impianti per l'attività manifatturiera, svolta sia da imprese industriali che artigianali;
- Zone artigianali destinate, prevalentemente, alla realizzazione di edifici ed impianti per l'attività manifatturiera e di servizio;
- Zone a servizi destinate alla realizzazione di attrezzature distributive e ricettive, centri servizi autoveicoli, centri sociali attrezzature culturali e sanitarie, centri di formazione e ricerca;
- Zona per attrezzature sportive e ricreative, in questa zona è consentita la realizzazione di costruzioni ed impianti per lo svolgimento di attività per il tempo libero.

Spianamento dei lotti

Propedeutico ad ogni attività per la realizzazione della viabilità e dei servizi, per la natura collinare dell'area, è il livellamento delle superfici del sedime dei lotti. All'interno di un'area di circa 2.000.000 mq, attraverso lo spianamento e il riporto dei materiali, il progetto prevede la realizzazione di lotti edificabili, di superficie variabile.

La posizione in quota dei lotti è stata definita per consentire un ingresso diretto dalla viabilità esistente o in progetto. In particolare, i lotti L1, L38, L41, L42 affacciandosi sulla strada S.S 313, hanno accesso diretto dalla viabilità esistente. Per gli altri lotti si è resa necessaria la realizzazione di una viabilità interna, sia di accesso ma anche di collegamento con la rete di infrastrutture già presente nella zona.

Ai fini 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.

Nell'obiettivo di giungere alla miglior integrazione paesistico-ambientale tra spianamenti e territorio esistente, in questa fase sono stati adottate scarpate di trincea e di rilevato aventi una identica pendenza di 3/2. Ogni falda della scarpata, come indicato nella tavola di progetto, ha un'altezza massima di 5 m ed una proiezione in pianta massima di 7,5 m.

Infrastrutture stradali

La realizzazione del Nuovo Agglomerato Industriale rappresenta senza dubbio il più significativo intervento di espansione urbanistica del territorio di Passo Corese, frazione del Comune di Fara in Sabina. In quanto tale, è evidente che l'organizzazione dei collegamenti viari debba consentire sia l'accesso capillare alle superfici industriali interne all'Agglomerato, sia il collegamento tra l'area industriale in progetto e l'area residenziale in fase di espansione. Il sistema di infrastrutture proposto, oltre a risolvere le tematiche sopra riportate, consente di migliorare

l'interscambio tra strada e ferrovia e di semplificare l'interconnessione tra le principali arterie stradali esistenti (SS.4-dir e la SS.313).

▪ *Viabilità esterna*

E' prevista la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati secondo un classico schema a trombetta; si tratta di una scelta progettuale che, a fronte di un maggiore impegno tecnico-economico, offre il primo vantaggio di consentire lo smistamento delle correnti veicolari tra rami stradali posti a quote diverse riducendo a manovre di immissione e di diversione i conflitti e le reciproche interferenze tra correnti.

▪ *Viabilità interna all'Agglomerato Industriale*

Il progetto della nuova viabilità interna è composto di un asse principale su cui ricade il maggior carico veicolare dell'intera rete stradale, e di più assi secondari aventi la funzione di collegamento tra archi della rete esistente e di accesso ai lotti industriali previsti, in particolare:

- *Asse Principale*

l'asse principale ha origine in corrispondenza dell'intersezione con la SS.313 ad ovest dell'abitato di Passo Corese. Per il fatto di attraversare ambiti urbanizzati e non, e per le diverse portate di servizio da soddisfare lungo il suo intero sviluppo, l'asse principale è stato suddiviso in tre tronchi che ne rappresentano la spina centrale. Il primo tratto dell'asse principale svolge la funzione di collegamento extraurbano tra la SS.4-dir e la SS.313, ma anche di collegamento di tipo urbano tra l'area industriale e l'abitato di Passo Corese. Nel tratto interno al Parco Industriale la viabilità principale assume una connotazione più urbana, pur conservando la funzione di distribuzione e di penetrazione verso gli archi della rete viaria gerarchicamente inferiori, tra cui si segnalano quelli di accesso all'area urbano-residenziale di Passo Corese. Nel tratto terminale l'asse principale assume un carattere di accesso ai lotti L22, L28, L27, L25 del Parco Industriale; si è pertanto scelta la categoria F-urb a semplice carreggiata.

- *Assi Secondari*

Una serie di assi secondari svolgono le funzioni di penetrazione e di accesso nei riguardi della rete di strade esistenti e dei lotti. Per questi assi sono state scelte sezioni tipo F-urb con larghezza della corsia di 3,5 m, allo scopo di agevolare le manovre dei mezzi commerciali aventi una sagoma prossima a quella limite stabilita dal Codice della Strada, in base a quanto stabilito dal DM.6792/2001.

- *Intersezioni*

Le interconnessioni tra assi viari esistenti ed in progetto sono state risolte attraverso intersezioni a raso. Tra questi ultimi sono stati privilegiati i sistemi a rotonda per i vantaggi di seguito indicati:

- *maggior grado di sicurezza per la riduzione delle velocità e l'assenza di manovre ad incrocio tra le correnti interferenti;*

- *elevato livello di servizio nelle condizioni di flusso previste;*

- *agevole risoluzione di interconnessioni complesse aventi un numero di bracci superiori a 3.*

▪ *Opere d'arte*

Nell'ambito della progettazione esecutiva del nuovo agglomerato industriale nel Comune di Fara in Sabina (Prov. di Rieti) è prevista la realizzazione di opere d'arte di attraversamento stradale e opere minori, quali tombini scatolari, al fine di mantenere la continuità idraulica dei canali e/o fossi esistenti.

Illuminazione stradale e sottoservizi per energia e telefonici

Si intendono comprese in appalto le seguenti opere:

- *Impianto di illuminazione*

- *Predisposizioni per Ente fornitore di energia elettrica*

- *Predisposizioni per impianti di trasmissione dati e telefonici.*

Depuratore di tipo civile

Il progetto riguarda la realizzazione di un impianto di depurazione a servizio dell'Area di Sviluppo Industriale di Fara Sabina. L'impianto trova necessità, come complemento delle opere di urbanizzazione, in quanto in mancanza dello stesso non è possibile avviare l'area consortile in cui si stanno insediando le aziende. D'altro canto la vicinanza con il Fiume Tevere e la notevole quantità di reflui da trattare non permettono altre soluzioni.

Anzi il nuovo impianto sostituisce quello esistente, che già ora risulta insufficiente rispetto alle mutate esigenze della popolazione civile che negli ultimi 20 anni si è insediata nella zona, sviluppando il territorio in maniera considerevole. Vista la complessità dell'opera, si è previsto un primo stralcio funzionale, che consentirà l'avvio del ciclo produttivo della nuova area industriale, del quale si chiede il relativo finanziamento.

L'impianto di depurazione nella realizzazione completa sarà in grado di trattare una portata di reflui pari a 30.000 abitanti equivalenti, calcolata come somma delle utenze civili, circa 10.000 abitanti fra residente e fluttuanti, e di

quelle industriali, stimate in 20.000 abitanti equivalenti, in base alle ipotesi del piano regolatore, che prevede l'insediamento di circa 50-60 aziende, medio-grandi. L'area consente il successivo ampliamento dell'impianto di depurazione, in altri due stralci funzionali, in funzione delle necessità che si accresceranno con lo sviluppo dell'area industriale.

Verrà garantita la schermatura del depuratore mediante la messa a dimora di alberi tipo *Cupressus sempervirens* o similare di adeguata altezza all'impianto, da collocare sia perimetralmente alla recinzione che all'interno delle zone a verde dell'area d'intervento. A protezione della scarpata e dell'argine si prevede la realizzazione di una briglia in pietrame calcareo e rete metallica delle dimensioni mt 1,00x1,00x2,00. Al fine di eliminare la possibile erosione del terreno dovuta allo scolo delle acque di scarico, verranno collocati lungo la scarpata materassi reno bitumati opportunamente ancorati con tiranti al pendio sottostante.

STATO DEI LUOGHI, IMPATTI ATTESI E MITIGAZIONI ATTUABILI

Suolo

L'area studiata, posta a sud delle strutture carbonatiche dei Monti Sabini, si colloca geologicamente in una zona collinare caratterizzata dai depositi postorogeni del ciclo marino plio-pleistocenico.

Questi depositi sono ricoperti per buona parte da prodotti piroclastici emessi nel Pleistocene medio durante l'attività del distretto vulcanico sabatino.

A nord della zona in esame, si hanno i primi rilievi appartenenti a quell'ampia fascia di transizione che, pur mostrando caratteri generali di mare aperto, presenta al suo interno notevoli inquinamenti di piattaforma (flussotorbiditi e megabrecce) scaricati all'interno del bacino da una vicina ed instabile area di piattaforma carbonatica. Queste due diverse regioni geologiche sono riferibili, secondo la letteratura, al dominio bacinale "umbro-marchigiano-sabino" e a quello di piattaforma carbonatica "laziale-abruzzese".

La litologia è costituita da depositi sabbioso-conglomeratici caratterizzati da alta eterogeneità litologica laterale e verticale, da alternanze di tuffi e piroclastici, da alluvioni recenti della piana del Tevere e da terreni di riporto antropico dovuto ad attività d'escavazione.

L'idrogeologia dell'area in esame è quella tipica delle regioni dove affiorano questi terreni alluvionali sabbioso-conglomeratici distinguibili per la loro alta permeabilità globale che consente un'abbondante infiltrazione delle acque. Il territorio in oggetto appartiene allo spartiacque Tirrenico, con le acque che defluiscono direttamente nel bacino imbrifero del Fiume Tevere, in particolare l'area in esame è solcata da ENE ad WSW da un solo fosso con alveo inciso che prende il nome di Fosso Fiorone, affluente del Tevere in sinistra orografica. Altri settori rappresentano impluvi a fondo piuttosto largo senza scorrimento evidente e consistente. Il reticolo idrografico, quindi, è molto semplice e lineare ed è formato da segmenti che restano inattivi per quasi tutto l'anno e possono quindi essere considerati stagionali.

Nel territorio in esame non sono state rilevate sorgenti, a testimonianza che l'alta permeabilità dei materiali affioranti consente una buona infiltrazione profonda delle acque meteoriche [...] e non è stata individuata alcuna falda sotterranea. A livello idraulico, problemi di rischi di ristagno idrico sono stati segnalati nelle parti più depresse degli impluvi, in particolare della valle del Fosso Fiorone.

L'analisi del suolo ha comunque dimostrato di poter rispondere favorevolmente alle modifiche del suo equilibrio sia nelle indicazioni fondazionali e nella risposta dei terreni di appoggio, sia nella possibilità di creare scarpate e rilevati. L'indagine geologica ha inoltre fornito indicazioni positive per quanto riguarda il riutilizzo del materiale sbancato.

L'impatto maggiore è rappresentato dall'aumento della superficie impermeabile dovuta alla necessaria realizzazione di ampi piazzali. Per sopperire alla superficie permeabile che verrà sottratta dalle lavorazioni è stata prevista, già in fase progettuale, una rete idrica strutturata in modo da "canalizzare" le acque meteoriche verso il fiume Tevere.

Studio vegetazionale e florofaunistico

Poiché la forte pressione antropica ha provocato una perdita graduale degli elementi naturali tipici di tale ambiente, l'interpretazione di quest'ultimo è stata basata sulla conoscenza di quelle che dovrebbero essere le condizioni potenziali e sull'osservazione di quelle che invece sono le attuali.

La vegetazione tipica potenziale è costituita da querceti a roverella e cerro con elementi della flora mediterranea, da una vegetazione a salici, pioppi e ontani e da potenzialità per farnia (*Quercus robur*), farnetto (*Q. frainetto*) e cerro (*Q. cerris*). Serie del cerro (*Teucrio siculi-quercion ceridis*).

La condizione reale è molto diversa da quella potenziale [...] l'area infatti si presenta intensamente sfruttata, caratterizzata da coltivazioni di cereali, frutteti, uliveti e da una cava. Le zone incolte sono ridotte a piccole aree nella parte centrale del territorio e sono peraltro caratterizzate da una vegetazione spontanea principalmente

infestante; mentre le siepi, direttamente funzionali alle colture stesse, sia perché ospitano animali utili nella lotta integrata, sia perché determinano nell'aria e nel suolo un grado di umidità ottimale, si trovano solamente nella parte occidentale, parallelamente alla SR n. 313. Le aree coltivate rappresentano ambienti uniformi caratterizzati da un numero esiguo di specie a valenza ecologica elevata, e quindi non consentono la creazione e lo sviluppo, a breve termine, di nuovi equilibri ecologici che possano garantire la formazione di ambienti naturali più eterogenei. In questa zona sono presenti anche superfici prative, ubicate per lo più nella parte nord-orientale, intorno alla cava e nei pressi dei due piccoli fossi. Qui sono presenti specie erbacee pioniere e tolleranti di terreni coltivati e recentemente abbandonati.

I campi coltivati, che ricoprono la quasi totalità dell'area di intervento, non permettono l'insediamento di una mammalofauna diversificata. Tuttavia questi offrono un ambiente favorevole a diverse specie di micromammiferi e uccelli che, approfittando della presenza dell'uomo, delle sue attività e delle costruzioni, trovano cibo e luoghi idonei alla costruzione dei propri nidi (semi e derrate alimentari, vecchi muri e fienili).

Anche le zone cespugliate, sebbene si rinvergono solamente lungo i margini della SS 313, costituiscono un ambiente molto importante poiché forniscono rifugi sicuri a molte specie di invertebrati e piccoli uccelli.

Sia in fase di cantiere che in esercizio la realizzazione del parco industriale provoca la riduzione dei territori occupati dalla vegetazione [...] tale impatto presenterebbe una gravità particolarmente rilevante qualora venissero interessate comunità vegetali da tutelare, ma questo assume un'importanza minore nel nostro caso in quanto nell'area in esame sono assenti delle vere e proprie biocenosi di interesse peculiare e le forme vegetazionali sono tutte in uno stadio poco evoluto in cui prevalgono specie infestanti e pioniere.

In esercizio la riduzione dei territori occupati dalla vegetazione ha ripercussioni evidenti anche sulla fauna che ad essa è associata poiché la frammentazione degli habitat, che si viene a creare, comporta un minor interscambio tra popolazioni geograficamente disgiunte.

A tal riguardo per evitare l'effetto barriera determinato dalle infrastrutture viarie si rende necessaria la realizzazione di opere complementari per gli attraversamenti (ecodotti o sottopassi) della fauna selvatica adeguatamente dimensionati, di recinzioni e canalizzazioni per indirizzare gli attraversamenti stessi.

Inoltre, come indicato nel SIA per l'asse stradale principale, si prevede una gestione della vegetazione a "zone" parallelamente alla strada, secondo lo schema seguente:

- zona 1: striscia di 1-2 metri immediatamente adiacente alla strada mantenuta a erba molto bassa tramite sfalci frequenti 2-3 volte all'anno);
- zona 2: mantenuta a erba con uno sfalcio annuale (tarda estate);
- zona 3: erba alta tagliata ogni 2-3 anni;
- zona 4: dominata da arbusti;
- zona 5: dominata da arbusti ed alberi di piccola taglia;
- zona 6: dominata da alberi ad alto fusto.

Con questo metodo non solo si diminuisce l'impatto visivo rendendo la strada più contestualizzata nell'ambiente, ma si riducono anche gli incidenti con la fauna e si crea una barriera naturale contro il rumore e l'inquinamento.

Aspetti architettonico - archeologici

All'interno dell'Agglomerato risultano una serie di siti con reperti archeologici di varia natura. Per la maggior parte si tratta di frammenti di scarsa importanza che non meritano né di conservare l'integrità del sito, che comunque è stato, ampiamente manomesso nei secoli e particolarmente nell'ultimo periodo con le arature meccaniche del terreno. Due siti sono invece più significativi, il primo in località "Casarino", nella parte più alta dell'area ove sono stati rinvenuti modesti resti murari di una villa romana, ed il secondo in prossimità della SS n° 313 tra il Polo Didattico e la strada stessa. Il primo sito, per quanto si è potuto accertare, non dovrebbe interessare le opere di livellamento previste, il secondo interferiva con lo svincolo previsto dal Piano Regolatore, che quindi è stato spostato, ed impegna una parte dell'area a servizi. Per la salvaguardia di questa emergenza archeologica, che ricade nella zona dello svincolo viario principale di accesso all'area industriale, è stata effettuata una variante al progetto originale della viabilità che tiene conto della presenza archeologica e della sua conservazione.

Viabilità - flussi di traffico

Simulazione dell'attuale sistema di trasporto

I maggiori volumi di traffico si registrano sulla bretella Fiano Romano - Passo Corese (SS 4 dir) dove il flusso veicolare in direzione di Fiano Romano e del corrispondente casello autostradale (autostrada A1) supera i 1.150 veicoli/ora mentre nella direzione opposta raggiunge il valore di 700 veicoli/ora.

Un traffico rilevante si registra anche sulla SS 4 Salaria dove al traffico locale intercomunale si aggiunge quello di scambio con le altre province ed in particolare quello di gravitazione su Roma.

Nel tratto prima di Passo Corese, il flusso veicolare si attesta intorno a valori di 1.000 veicoli/ora per direzione, per poi diminuire, procedendo verso Monterotondo, fino a valori inferiori ai 500 veicoli/ora. Volumi di traffico attestati intorno ai 750 veicoli/ora in direzione di Passo Corese interessano invece la ex SS 313.

Simulazione degli interventi pianificati a livello macro

Il maggiore flusso si registra sulla bretella Fiano Romano - Passo Corese (S.S. n°4 dir) dove il flusso veicolare in direzione di Fiano Romano supera i 1.600 veicoli/ora mentre nell'altra direzione raggiunge il valore di 1.290 veicoli/ora.

I volumi di traffico sulla S.S. n° 4 raggiungono prima di Passo Corese valori attestati intorno alle 1.350 unità per poi diminuire verso Monterotondo fino a valori di poco superiori ai 500 veicoli/ora in entrambe le direzioni. La ex SS 313 risulta anche nello scenario di progetto l'infrastruttura con i volumi di traffico più ridotti (circa 1.050 veicoli/ora in direzione di Passo Corese).

Risulta evidente un maggiore bilanciamento dei flussi tra le due direzioni su tutta la viabilità di collegamento con Passo Corese dovuto principalmente alla realizzazione del NAI e il conseguente aumento della domanda diretta verso l'area di passo Corese. Relativamente alle nuove infrastrutture, i volumi di traffico sono praticamente sempre inferiori alle 1.000 unità e solamente nel primo tratto dell'asse di collegamento della S.S. n° 4 dir con il NAI (ASSE 1-EST) raggiunge il valore di circa 1.200 veicoli/ora. Una quota abbastanza modesta di traffico non diretto al NAI, stimabile in circa 600 veicoli/ora, utilizza l'ASSE 1-EST come tangenziale del centro abitato per raggiungere la S.S. n° 4 dir dalla SR 313. L'asse principale interno al NAI (ASSE 1-INT) risulta interessato da un volume massimo di circa 800 veicoli/ora in ingresso verso l'area industriale che quindi rappresenta il massimo flusso veicolare dentro questa area. Sulla rimanente viabilità in progetto per il collegamento tra il NAI e le infrastrutture già esistenti si segnala un flusso di circa 1.000 veicoli/ora sul nuovo ramo di accesso al parcheggio di interscambio (ASSE 11).

Dall'analisi trasportistica in primo luogo si registra lo stato di sofferenza della SS 4 Salaria il cui livello di servizio "E" fa riferimento ad entrambe le direzioni di marcia trattandosi di una infrastruttura a carreggiata unica ad una corsia per senso di marcia.

Il traffico indotto ha un impatto generalmente limitato sulla viabilità preesistente mentre sulle nuove infrastrutture appositamente progettate per il NAI i volumi di traffico non sono elevati e i relativi livelli di servizio rimangono comunque buoni.

La maggior parte del traffico diretto alla stazione utilizza il nuovo asse di collegamento che risulta quindi la principale viabilità di accesso al parcheggio di interscambio con un impatto positivo sulla rimanente viabilità locale del centro abitato di Passo Corese non più interessata da questi spostamenti.

Situazione simile avviene anche per una parte dei flussi di attraversamento dalla SR 313 verso la S.S. n° 4 e la S.S. n° 4 dir che risultano invece deviati sul nuovo asse, andando a migliorare ulteriormente la viabilità interna a Passo Corese. In particolare, importanti benefici dovrebbero registrarsi per l'intersezione tra la SR 313 e la S.S. n° 4 dove molto spesso si registrano condizioni di forte congestione con la presenza di code veicolari molto lunghe.

L'asse di collegamento al NAI quindi riesce ad assolvere in modo efficace un duplice compito: il collegamento del NAI con la principale arteria nell'area, l'autostrada A1 Napoli - Roma - Milano, e il ruolo di viabilità tangenziale per l'abitato di Passo Corese con impatti positivi non limitati solamente ai giorni feriali, in cui si svolge la quasi totalità del traffico indotto dal NAI, ma anche a quelli festivi dove la strategica posizione di Passo Corese, obbligato punto di accesso in Sabina per i veicoli provenienti da Roma, produce fenomeni di congestione rilevanti.

Simulazione degli interventi pianificati a livello micro

La verifica della funzionalità è stata condotta seguendo l'approccio proposto dal Highway Capacity Manual che esprime il livello di servizio di ogni intersezione e, per ciascuna di queste, per singolo approccio, in funzione del relativo ritardo medio per veicolo.

Per la valutazione della funzionalità di ciascuna delle intersezioni a schema rotatorio previste dal progetto è stato sviluppato un modello di simulazione impiegando il pacchetto software "SYDRA". Per i due anelli di collegamento presenti lungo l'asse principale esterno è stato invece sviluppato un modello di simulazione con l'utilizzo del pacchetto software "HCS" per la verifica funzionale secondo quanto previsto dal manuale HCM per i tronchi di scambio.

In sintesi la viabilità progettata per l'accesso e per i movimenti interni al N.A.I. così come le differenti intersezioni definite in fase progettuale risultano interessate da adeguati ed accettabili livelli di servizio nonostante i volumi di traffico stimati vedano una componente non trascurabile rappresentata da mezzi pesanti.

Analisi dell'aria

Analisi della situazione attuale

La stima dell'impatto sulla qualità dell'aria attribuito all'aumento dell'intensità del traffico autoveicolare derivante dal nuovo insediamento può essere condotta con i dati forniti come traffico nell'ora di punta mattutina e considerando, in linea cautelativa, pari al 30% la componente di veicoli pesanti.

Gli inquinanti presi in esame sono quelli considerati come traccianti primari del traffico veicolare (CO, NOx, COV e PST) con l'aggiunta di due inquinanti sui quali la Comunità Europea ha imposto un monitoraggio specifico per la loro pericolosità per la salute dell'uomo (Benzene e PM10).

Emissione di polveri in fase di costruzione

Il presente progetto prevede una serie di lavorazioni particolarmente critiche a causa della quantità di polveri cui sottopone alcuni recettori. Il problema si pone soprattutto per i recettori vicini alle strade esistenti, lungo le quali si effettueranno opere di sbancamento e movimenti di terra per realizzare i piazzali per la realizzazione delle scarpate, aree queste particolarmente soggette alla ricaduta delle polveri sollevate dagli automezzi in movimento. Tenendo presente che il limite di legge per le emissioni delle polveri è pari a 150 microgrammi/metrocubo, è probabile che, soprattutto per i recettori prima indicati, il verificarsi di concentrazioni di emissioni al di sopra dei limiti di legge, pertanto sembrerebbe opportuno suggerire l'adozione di misure mitigatrici adatte a limitare il fenomeno. Si suggerisce inoltre un attento monitoraggio nelle fasi di cantiere allo scopo di verificare l'efficacia e la continuità delle misure mitigatrici previste.

Nel caso specifico del traffico automobilistico l'inquinante prodotto in maggiori quantità risulta essere l'ossido di carbonio. Relativamente a tale inquinante, la superficie verde/biomassa (barriera) che è necessario distribuire lungo i tratti di viabilità individuati, in relazione al numero di veicoli che transitano giornalmente nei due sensi di marcia, dovrà essere pari a: SUP. VERDE/1.600 mq per ogni KG/giorno di CO prodotto. Le superfici verdi di compensazione relative al traffico automobilistico, così calcolate, costituiranno la dotazione ambientale dell'insediamento produttivo. Gli alberi da piantumare previsti nel progetto sono in numero sufficiente per assolvere il compito di assorbire i quantitativi di CO previsti.

Valutazione del clima acustico

In assenza di una classificazione del territorio da parte del Comune di Passo Corese sono state applicate le norme DPCM 14/11/97, tabella A, DPR 459 del 18 novembre 1998, DPR n° 142 del 30 marzo 2004 e le classificazioni sono state effettuate tenendo presente che nel piano regolatore previsto l'area soggetta ad un'analisi di previsione d'impatto acustico, avrà una destinazione d'uso prevalentemente industriale.

Per quanto riguarda la valutazione dell'impatto acustico lo studio effettuato ha portato a queste conclusioni:

- il distretto di Passo Corese ed alcune abitazioni distaccate dal corpo principale del paese, rientra nella classe III, area di tipo misto, con valore limite assoluto d'immissione diurno pari a 60 db,
- l'area contrassegnata con il n° 1 rientra nella fascia di pertinenza della SS Salaria (fascia B), compresa in classe IV, area di intensa attività umana, zona con valore limite assoluto d'immissione diurno pari a 65 db ed in quella ferroviaria (fascia A), classe IV, zona con valore limite assoluto d'immissione diurno pari a 70 db,
- le aree contrassegnate dai numeri 2, 3, 4, 5, 6 e 7, rientrano nella fascia di pertinenza ferroviaria (fascia A), classe IV, zona con valore limite assoluto d'immissione diurno pari a 70 db,
- l'area contraddistinta con il n°8 (recettore scuola), limitrofa a strada extraurbana secondaria, con valore limite assoluto d'immissione diurno pari a 50 db,
- le aree contraddistinte con i numeri 9 e 11 sono assimilabili alla classe III, aree rurali interessate da attività che impegnano macchine operatrici, con valore limite assoluto d'immissione diurno pari a 60 db.

Dall'analisi effettuata sullo stato attuale, dal quale è stata dedotta la zonizzazione acustica, e dalle ipotesi progettuali sull'incremento del traffico sulle strade esistenti e sulla creazione dei nuovi flussi sulle nuove strade, è emerso uno scenario futuro non allarmante, essendo i valori inferiori a quelli massimi consentiti dalla normativa. Non si prevedono, quindi, misure mitigative salvo che per il recettore "scuola" il cui valore calcolato è pari a 48,2dB diurni, quindi al limite dei 50dB ammessi per legge, per il quale, qualora in fase di esercizio questo valore limite dovesse essere superato verranno prese le misure mitigative del caso (barriera antirumore).

Caratterizzazione delle sorgenti sonore presenti nel cantiere

Nel progetto di attuazione delle opere di urbanizzazione per l'agglomerato industriale che verrà completato in un periodo complessivo di tre anni, la fase di cantiere più critica è riconducibile ai lavori di sbancamento.

La fase acuta di questi movimenti terra avverrà nel primo anno in cui saranno rimossi circa 1.000.000 mc di materiale con una presenza contemporanea di circa 3 escavatori di grandissima potenza, di circa 5 pale meccaniche e di approssimativamente 25 camion da 10 mc all'interno dell'area di cantiere.

Per mitigare tale impatto si selezioneranno le lavorazioni e le tecniche realizzative tali da ridurre il più possibile le emissioni di rumore. Quando possibile le fonti sonore verranno posizionate in luoghi morfologicamente favorevoli

al contenimento del rumore. Saranno inoltre adottati tutti i sistemi di silenziamento nei confronti degli automezzi e dei macchinari utilizzati per le diverse lavorazioni.

Valutazione del rumore prodotto dall'impianto di depurazione

In un impianto di depurazione vengono prodotti rumori di origine meccanica e rumori di origine idrodinamica.

Nel caso specifico, degli impianti di depurazione, i rumori di origine meccanica possono essere prodotti da:

- pompe centrifughe (rumorosità medio alta)

- dispositivi di raschiatura, ponti mobili

I rumori di origine idrodinamica non rientrano in questa considerazione, dato il loro scarso apporto ai livelli acustici dovuto alle dimensioni degli impianti in questione ed alla scarsa porta dei reflui da trattare.

Le principali misure di prevenzione del rumore sono legate alla possibilità di favorire la diffusione dei suoni verso zone non suscettibili di impatto e di smorzare la pressione del suono stesso.

A questo proposito nel presente progetto è prevista una schermatura arborea, da collocare nella fascia periferica (recinzione) dell'area. Ulteriori soluzioni tecniche atte a ridurre l'emissione di rumori possono essere:

· applicazione di silenziatori ai compressori

· la manutenzione accurata degli impianti

· la lubrificazione della macchina

· la riduzione della velocità di emissione dei fluidi

· l'uso di sospensioni elastiche

· uso di materiali antivibrazione.

Indagine ambientale per la misurazione campi elettromagnetici

Nel caso specifico è presente un elettrodotto, con diramazioni periferiche e non è presente al momento alcun impianto fisso per telefonia. In data 6 ottobre 2005 sono state eseguite una serie di misure per la determinazione dei livelli di campo elettromagnetico. Le rilevazioni sono state condotte lungo le linee elettriche, ove possibile, ed in prossimità dei tralicci. I dati riscontrati sono ampiamente inferiori a quelli indicati dalla normativa come limiti di esposizione per effetti acuti ($100 \mu T$) e rientrano in un range di $0,01 \pm 0,03 \mu T$.

ESAME DELLE OSSERVAZIONI E PARERI

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.

RITENUTO che le osservazioni possano, per contenuto, essere raggruppate come lo schema di seguito esposto. La numerazione della prima riga fa riferimento ai soggetti elencati precedentemente:

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

RICHIESTE & PROPOSTE

che la Commissione VIA valuti la incompleta documentazione	X	X					
espressione di giudizio negativo in ordine alla compatibilità ambientale		X	X	X	X		
alternative di progetto per la viabilità interna ed esterna		X	X	X	X		X

OSSERVAZIONI

QUADRO PROGRAMMATICO

non conformità con gli strumenti urbanistici, contrasto con quanto previsto nel PRT BUR n 14 del 20/05/2004 e nella DCR 25/02/2004 n. 171 in termini di:

a	mancato collegamento ferroviario di penetrazione all'agglomerato industriale		X	X	X		X	
b	nuova configurazione sistema viario: eliminazione svincoli a livelli sfalzati e sostituzione con intersezioni a raso con SS 313; asse principale ad unica carreggiata e non a due distanziate di 50m		X	X	X	X	X	X
c	mancata osservanza prescrizioni (richiesta di asportazione e sostituzione terreni non adatti all'edificazione) e vincoli di inedificabilità per problematiche idrauliche e morfologiche		X	X			X	
d	assenza di sistema intermodale			X				
e	mancata continuità della zona servizi interrotta con fascia industriale				X		X	

QUADRO PROGETTUALE

a	carenze studio trasportistico		X	X	X	X		
b	carenze studio idraulico		X	X			X	
c	lacune caratterizzazione terre (caratteristiche meccaniche)		X					
d	non conformità alla normativa vigente DM 5/11/2001		X		X	X	X	

QUADRO AMBIENTALE

a	alterazione ambiente e paesaggio e conseguente allontanamento specie faunistiche			X	X	X	X	
c	alterazione regime idraulico per conformazione asse principale			X				
e	impatti di cantiere sottostimati		X	X	X		X	X

PRESO ATTO delle controdeduzioni prodotte dalla Società Richiedente, pervenute con nota prot. n. 1328/07 del 14/05/07, acquisita da questa Autorità con prot. n. 101283/2S/04 del 18/06/07, di seguito sintetizzate ed allegate al presente parere

Sintesi delle controdeduzioni

Quadro programmatico

- a. *Nel progetto non compare più il "raccordo ferroviario" previsto nel PRC a causa del vincolo imposto dal tracciato della nuova linea ferroviaria Passo Corese - Rieti, "infrastruttura strategica" e "prevalente" in quanto inserita nella Legge obiettivo 21/12/01 numero 443. Il progetto preliminare di tale linea ferroviaria è stato approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica con Delibera 19/12/2003 numero 124. Il nuovo tracciato impone un vincolo di inedificabilità di 60 metri complessivi, come prescritto dall'articolo 49 del DPR 11/07/80 numero 75;*

- b. Il nuovo progetto della "Bretella di collegamento tra la S.S. 4 dir e S.R. 313" con inserimento della "rotatoria a raso" in corrispondenza dell'incrocio con la S.R. 313 è stato individuato durante lo svolgimento della Conferenza dei Servizi in accoglimento delle richieste dei Comuni di Fara in Sabina e Montelibretti (.....inglobare in un unico sistema rotatorio il collegamento tra il nuovo asse viario esterno, la S.R. 313 e l'asse viario interno all'Agglomerato industriale) (pag.4 Parere Comune di Fara in Sabina). Il previsto svincolo su due livelli in corrispondenza dell'incrocio con la S.R. 313 non si è potuto realizzare, inoltre, in quanto le rampe di raccordo andavano ad interferire con un'area di interesse archeologico contenente i resti di una villa romana.
- L'accoglimento della proposta di " valutare una diversa soluzione che costeggiando il Fosso Figorone realizzi l'innesto con la S.R. 313 in un tratto di piena visibilità "(pag. 5 Parere Comune di Fara in Sabina), consente l'eliminazione dello svincolo a goccia.
- Nel Progetto Definitivo inserito nel PRC - *VARIANTE* erano state recepite anche alcune modifiche alla viabilità (*riduzione dello spartitraffico " a verde " largo 50 metri previsto nella viabilità principale*). Non si trattava in realtà di " spartitraffico " ma di aree destinate a verde attrezzato, che, a causa della presenza delle scarpate ai lati della strada, assumerebbero forma stretta ed allungata, e sarebbero, quindi, poco utilizzabili. Tali aree sono state ubicate in zone più idonee, nelle apposite zone destinate a verde pubblico attrezzato.
- c. L'edificabilità delle aree è stata considerata alla luce dei nuovi Pareri resi dalle competenti Autorità in virtù della documentazione progettuale presentata.
- (Regione Lazio Parere Area 05 Difesa del Suolo e Servizio Geologico Regionale)
 (Regione Lazio Parere Area " 2S / 05 " - Difesa del Suolo)
 (Parere VII SETTORE - Difesa del Suolo - Risorse Idriche -Agricoltura della Provincia di Rieti)
 (Parere AUTORITY DI BACINO DEL FIUME TEVERE)
 (Parere ARDIS Agenzia Regionale per la Difesa del Suolo)
- d. L'Agglomerato di Passo Corese non è nato come " centro intermodale ", e non si propone alcuna forma di intermodalità, essendo basato, esclusivamente, sull'interscambio gomma - gomma.
- e. La continuità tra la zona destinata ad attrezzature sportivo-ricreativo, di proprietà della Parrocchia, e la zona Servizi, che si trova al di là dell'asse principale, è comunque compromessa dalla presenza dell'asse stesso, peraltro già previsto nel Piano Regolatore Consortile. In ogni caso, in sede di progetto esecutivo della viabilità, saranno previsti idonei attraversamenti pedonali per garantire il collegamento tra le varie zone.

Quadro progettuale

- a. La procedura per la stima della matrice O/D all'attualità è articolata in passi successivi facendo riferimento alla modellistica dei trasporti consolidata (EMME2). [...] step successivi:
- Correzione della matrice O/D ISTAT 1991
 - Attualizzazione matrice O/D corretta
 - Correzione della matrice O/D attualizzata sulla base dei conteggi di traffico disponibili effettuati dal 2000 relativi alla rete stradale ordinaria ed a tutta quella autostradale della regione.
- Sia nello scenario attuale che in quello di progetto si ritiene la zonizzazione adottata assolutamente adeguata agli obiettivi dello studio in relazione alla configurazione ed alle caratteristiche della rete stradale esistente e di progetto ed alla distribuzione degli insediamenti sul territorio.
- Per la stima di previsione del numero di addetti, l'analisi condotta sulle diverse realtà industriali ha evidenziato una rilevante variabilità in termini di numero di addetti fissi in relazione alla superficie destinata alle attività, variabilità che si riflette direttamente sugli indicatori statistici per la regressione lineare adottata. Proprio in riferimento alla variabilità riscontrata delle realtà dei poli industriali, il caso dell'Area Industriale Rieti-Cittaducale, citato nelle osservazioni e considerato insieme alle altre realtà nello studio, merita una analisi leggermente più approfondita per evidenziare che ad elevare sensibilmente il rapporto addetti/superficie contribuiscono un numero di attività estremamente ridotto rispetto nel complesso generale.
- Lo scenario di medio termine all'anno 2015 risponde all'obiettivo di verificare la sostenibilità del progetto NAI sul sistema della mobilità una volta che il polo industriale sia ormai a regime.
- Il funzionamento a regime delle attività all'interno dell'area industriale rappresenta lo scenario di riferimento imputabile al progetto NAI più impattante sul sistema della mobilità.

Aldilà delle osservazioni puntuali e delle precisazioni, si vuole far presente che, il livello di servizio osservato sulla viabilità e sulle intersezioni in progetto (LOS pari ad A o B) permette di avere una capacità residua su questi elementi tale da poter comunque ottenere condizioni di circolazione accettabili anche a seguito di una crescita dei volumi di traffico superiore a quella ipotizzata.

- b. Per le sue caratteristiche, il fosso Figorone allo stato attuale, è un fosso di drenaggio delle acque piovane ricadute in eccesso rispetto a quanto possa drenare attualmente il terreno; infatti attualmente la sua sezione, soprattutto nel tratto iniziale, è pressoché insignificante. L'intubamento del Fosso nel tratto iniziale del nuovo insediamento, si rende necessario a causa della notevole profondità di scorrimento del fosso stesso, associato al nuovo sviluppo planimetrico; inoltre, all'interno del tratto intubato vengono collettate le sole acque provenienti dal piccolo bacino naturale restante a monte. Le verifiche sono riportate nella relazione di calcolo 162-D-O-IF-01-0 del progetto Definitivo.*
- c. La stratigrafia esistente (che non si può cambiare visto che è quella del sito) è stata approfonditamente studiata in modo scientifico sia allo stato di fatto, sia in riferimento alla sua riutilizzazione una volta scavata e rimaneggiata, per reinterri, rilevati. Oltre a quanto detto, i parametri geotecnici dei terreni naturali e di quelli rimaneggiati soggetti a riutilizzo sono stati utilizzati per accurate calcolazioni sulla portanza e cedimenti dei terreni e sulla stabilità dei fronti di scavo e dei fianchi dei rilevati e reinterri stessi.*

Quadro ambientale

- a. E' evidente che, come succede in tutte le zone urbanizzate ed edificate, ci sarà un riassetto della presenza delle varie specie faunistiche, con l'allontanamento di alcune e la comparsa di altre che si sono ormai naturalizzate negli ambienti antropizzati. D'altra parte non sono presenti nell'area specie protette o particolarmente rare, e quelle presenti potranno ritrovare un habitat adeguato sia nelle zone a verde previste in progetto, sia nell'ampia zona agricola che circonda per svariati ettari la zona interessata dall'insediamento. Inoltre le stesse scarpate, opportunamente alberate, non essendo interessate da alcuna attività umana, costituiranno delle oasi ecologiche dove la fauna potrà trovare un habitat adeguato. Lungo il Fosso Figorone; una volta " recuperato ed ampliato " , saranno realizzate fasce verdi di idonea vegetazione tipica delle aree ripariali.*
- b. L'Asse n.1, con origine nella rotatoria " a raso " in corrispondenza della S.R. 313, si sviluppa longitudinalmente, lungo l'intero Agglomerato, seguendo l'andamento del terreno e consentendo l'innesto della viabilità secondaria di ingresso ai lotti laterali. Osservando la planimetria, il profilo e soprattutto le sezioni trasversali associate all'asse 1 della viabilità interna, si nota come il nastro stradale si adagi tra le ondulazioni del sito, ottimizzando di volta in volta l'eccesso di scavi o di riporti, pur adempiendo alla sua funzione principale di raccogliere gli accessi ai lotti in cui è stata divisa l'area industriale e di dividerli nei suoi rami secondari di più profonda penetrazione. Non esistono, dunque barriere idrauliche o dighe che ostacolano il libero deflusso delle acque meteoriche.*
- c. E' evidente che nella fase di cantierizzazione verranno modificate le caratteristiche peculiari del territorio, ma non può essere diversamente, visto che il territorio ha una destinazione, secondo il Piano Regolatore, di tipo industriale, che prevede la sua edificazione e non il mantenimento dell'attuale uso agricolo. Si evidenzia, ancora una volta, che l'area in questione è fortemente antropizzata, con presenza di tralicci, una cava in coltivazione, e l'attuale andamento del terreno è frutto di vari rimodellamenti a seguito di attività di escavazione, come è ampiamente descritto nel SLA.*

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di VIA ex art. 5 DPR 12/4/96 in relazione all'entità dell'intervento ed in relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità all'allegato C del sopracitato DPR;

RITENUTO che le controdeduzioni prodotte dalla Società Richiedente risultano esaustive rispetto alle criticità sollevate nelle osservazioni presentate dal pubblico, che pertanto si intendono superate;

PRESO ATTO del parere positivo reso dall'Area Difesa del Suolo e Servizio Geologico Regionale di questa Direzione Regionale con nota prot. n. 72509/2S/05 del 03/05/07, acquisita da questa Autorità con prot. n. 72559/2S/04 del 03/05/07, che si allega come parte integrante del presente parere;

CONSIDERATI gli interventi di mitigazione previsti ed il riammaglio viario che le infrastrutture di progetto consentono con la rete nazionale esistente senza interferire con la viabilità di bacino

si esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale con le seguenti prescrizioni:

- Dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione e compensazione indicate nello studio;
 - La fase di realizzazione delle opere non dovrà interferire con gli attuali flussi di traffico della viabilità locale e nazionale;
 - I parcheggi dovranno rispondere a tutti i requisiti indicati nella D.G.R. n. 2546 del 12 dicembre 2000. In tutti i parcheggi dovranno essere realizzati a norma di legge gli stalli previsti per gli utenti diversamente abili, collocati vicino alle uscite pedonali; nei parcheggi a servizio delle *zone destinate alla realizzazione di attrezzature distributive e ricettive, centri sociali, attrezzature culturali e sanitarie, centri di formazione e ricerca, zone per attrezzature sportive e ricreative*, parimente in egual numero dovranno essere realizzati stalli per famiglie con bimbi a bordo collocati anch'essi alle più vicine uscite pedonali. In tutti i parcheggi dovranno essere diversificati i percorsi carrabili e pedonali;
 - Durante la fase di cantierizzazione e in fase di esercizio dovranno essere verificati i livelli del clima acustico per garantire il mantenimento degli stessi al di sotto delle soglie previste eventualmente attraverso l'utilizzo di opportune strutture fonoassorbenti;
 - Nelle aree dei cantieri principali e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, dovranno essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso, la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti, con particolare attenzione alle aree dei cantieri prossimi ai corsi d'acqua; nelle zone di sbancamenti;
 - Le specie arboree ed arbustive messe a dimora dovranno essere appartenenti all'orizzonte fitoclimatico del luogo. Inoltre dovrà essere assicurata la corretta manutenzione dell'impianto, per il buono stato vegetativo delle specie immesse;
 - Dovranno essere rispettate tutte le prescrizioni redatte dall'Area Difesa del Suolo e Servizio Geologico Regionale di questa Direzione Regionale con nota prot. n. 72509/2S/05 del 03/05/07;
 - Per quanto attiene i materiali provenienti dalle attività di smarino, ci si dovrà attenere ai disposti di cui all'art. 186 del DLgs 152/2006;
 - Prima dell'approvazione definitiva del progetto il Committente dovrà far pervenire alla scrivente Area numero due copie degli elaborati progettuali e grafici, per una verifica di ottemperanza alla prescrizioni elencate nel seguito:
 - per la viabilità interna all'Agglomerato Industriale tutti i rami aventi tipologia E ed F che collegano direttamente le aree a servizi dell'Agglomerato con l'edificato esistente e le relative rotatorie devono essere munite ambo i lati di marciapiedi secondo quanto previsto dalla normativa vigente DM 5/11/2001;
 - l'estensione e l'accessibilità delle aree intercluse indicate nel progetto dovrà essere verificata rispetto alla destinazione d'uso delle stesse ed alla progettazione definitiva (ampliamento parcheggio per la stazione ferroviaria, ecc.);
 - dovranno essere previsti idonei attraversamenti pedonali per garantire il collegamento tra le varie zone.
- per quanto attiene al depuratore:
- Le tecnologie utilizzate nell'impianto di depurazione dovranno essere conformi alle norme tecniche vigenti ed ai principi di buona regola d'arte;
 - L'impianto di depurazione dovrà essere privo di carenze strutturali nella parte relativa ai pretrattamenti (grigliatura e dissabbiatura) e nelle opere elettromeccaniche;
 - In fase di cantiere i materiali di smarino in esubero dovranno essere smaltiti secondo le modalità previste dalla normativa vigente;
 - Le opere di schermatura vegetale dovranno essere realizzate con essenze vegetali autoctone;
 - In fase di esercizio dovranno essere controllate periodicamente tutte le caratteristiche idrauliche, chimico-fisiche e biologiche del liquame da depurare, che influiscono sul corretto funzionamento dell'impianto;
 - dovranno essere monitorate periodicamente tutte le caratteristiche idrauliche, chimico-fisiche e biologiche dell'effluente depurato;

- in fase di esercizio dovranno essere compiuti controlli periodici in punti intermedi del processo ove ciò sia tecnicamente possibile.

Il presente parere è emanato in attuazione dell'art. 46 della L.R. n.6 del 7/6/99.

Il presente parere non esime il Committente /Autorità Proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti in materia, per la realizzazione dell'opera.

Gli elaborati progettuali debitamente timbrati e firmati negli elementi sostanziali costituiscono parte integrante del presente parere.

Gli elaborati progettuali sopradetti dovranno essere ritirati dal Committente o da altro incaricato munito di specifica delega, presso l'Area V.I.A. della Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i Popoli, sita in Roma, Via del Tintoretto n. 432, previo appuntamento da fissare con l'istruttore.

Il responsabile del procedimento
Arch. Paola Pelone

Il Dirigente dell'Area VIA
Arch. Bruno Di Amato

Il Direttore
Dr. Raniero De Filippis



REGIONE LAZIO

DIPARTIMENTO TERRITORIO D2

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE E COOPERAZIONE TRA I POPOLI 2S

AREA 05 DIFESA DEL SUOLO

Pelery

9 MAG 2007	
AREAVIA.	656

Roma, il 3 MAG. 2007

Prot. N. D2/2S/05/72509 Fascicolo 659

Allegati

REGIONE DIPARTIMENTO 1 STRUTTURA AFFA	TORIO CENTRALI
3 MAG. 2007	
Prot. n. 72559/25/04	

Al Dirigente dell'Area V.I.A.
Arch. Bruno D'Amato

OGGETTO: *Parere di compatibilità geologica nell'ambito delle procedure ex art. 46 della L.R. 6/99 - Opere di urbanizzazione agglomerato industriale in comune di Fara in Sabina (RI) località Passo Corese.*

A seguito della richiesta da parte della Vs. Area prot. 40078, si redige la relazione tecnica basata sull'analisi geologica allegata, sugli elaborati progettuali attualmente in possesso e sul sopralluogo effettuato.

Lo studio geologico redatto dal geol. Francesco Chiaretti, corredato da indagini geognostiche, di laboratorio e geofisiche, ha ampiamente esaminato le problematiche geologico territoriali, legate oltre alla regimazione delle acque, alla presenza di terreni recenti di riporto antropico dovuto da attività d'escavazione, dalla presenza di una cava attiva, sia pure non inserita nel piano, ma presente comunque nell'area, alla modifica dei profili dei versanti, per la realizzazione della viabilità e delle piazzole per l'edificazione dei capannoni in progetto.

La litologia è caratterizzata dai depositi sabbioso - conglomeratici, sui quali si rilevano affioramenti di tufi e piroclastiti, dalla presenza delle alluvioni del Tevere e dai citati riporti antropici. Considerato inoltre che l'area di sedime è classificata in zona sismica 2 per la DGR Lazio 766/03.

Considerato che questa Area si è espressa già positivamente per quanto riguarda il medesimo intervento dal punto di vista delle procedure per la Pianificazione Territoriale e Urbanistica (art.89 DPR 380/01 e DGR 2649/99).

Da quanto sopra esposto, si propone alla Vs. Area il parere favorevole ai soli fini di compatibilità geologica ai sensi dell'art. 46 della L.R. 6/99, con il rispetto delle seguenti prescrizioni, che dovranno essere parte integrante del parere di V.I.A.:

- A. Dovranno essere obbligatoriamente rispettate le prescrizioni redatte dal geol. Francesco Chiaretti.
- B. Dovrà essere accuratamente organizzata la regimazione delle acque superficiali mediante le linee di raccolta, smaltimento e deflusso ipotizzate e verificate nel progetto.
- C. Le scarpate che si origineranno dai lavori dovranno essere protette dall'azione erosiva degli agenti esogeni e, dove necessario, dotate di opere di sostegno.
- D. Dovranno essere eseguite puntuali indagini geotecniche, in ottemperanza del D.M. 11/03/1988, per la determinazione dell'esatta geometria del sottosuolo di fondazione, con redazione di specifica relazione geotecnica per la definizione delle più idonee fondazioni.
- E. In considerazione della stratigrafia rinvenuta mediante i sondaggi, (al termine degli sbancamenti) deve essere eseguita una perizia tecnica da parte di un geotecnico della reale situazione stratigrafica dei terreni, poiché i sondaggi effettuati possono essere rappresentativi della sola situazione verticale, che può non corrispondere alla situazione laterale al contorno.
- F. Dovrà essere mantenuto un franco di rispetto dalle scarpate in accordo alla normativa vigente ed in relazione alle caratteristiche geomeccaniche e geotecniche dei litotipi caratterizzanti le scarpate stesse.
- G. Il materiale di risulta delle escavazioni non riutilizzato in loco, dovrà essere smaltito secondo la normativa vigente.
- H. Dovranno essere rispettate tutte le norme vigenti per le costruzioni in zona sismica.
- I. La realizzazione delle opere potrà avvenire solo a condizione che non sia turbato nel modo più assoluto l'equilibrio esistente dei terreni e l'assetto idrogeologico ed ogni intervento dovrà essere eseguito in conformità con le indicazioni delle circolari e della normativa vigente in tema di costruzioni in zona sismica di seguito riportata:

• Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20.03.2003; DGR 766/03

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

- D.M. LL.PP. 11.03.88 "Norme tecniche riguardante le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione";
- Circolari dell'Assessorato LL.PP. della Regione Lazio n° 3317 del 29.10.80, n° 2950 del 11.09.82 e n° 769 del 23.11.82;
- Circolare Min. LL.PP. del 10.4.97 n. 65 riguardante le Istruzioni alle norme tecniche di cui al D.M. LL.PP. 16.01.96;
- D.M. LL.PP. 16.01.96 "Norme tecniche relative ai criteri generali per la verifica di sicurezza delle costruzioni e dei carichi e dei sovraccarichi";
- Circolare Min. LL.PP. del 24.09.88 n. 30488 riguardante le Istruzioni alle norme tecniche di cui al D.M. LL.PP. 11.03.88;

Visto: Il Dirigente d'Area
Geol. Antonio Sansoni

Il Funzionario Geologo
Geol. Antonio Colombi

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

La presente copia fotostatica composta di N. 1 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 20/07/07

