

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

territorio rivelandosi, tale progetto, profondamente staccato dalle condizioni ambientali, viarie, economiche, territoriali e culturali dell'area interessata. Salta subito agli occhi il serio squilibrio tra l'entità dell'intervento, che interessa una superficie di 208 ettari 4 volte maggiore dell'abitato di Passo Corese, e le analisi attuali-future effettuate a livello ambientale, geologico, idrico, trasportistico ecc.

Tra gli elementi di verifica non si riscontrano i dovuti approfondimenti di cui all'allegato "D" del DPR 12/04/1996 in merito a: "... dimensioni del progetto (superfici, volumi, potenzialità); utilizzazione delle risorse naturali; produzione dei rifiuti; inquinamento e disturbi ambientali; rischio di incidenti; impatto sul patrimonio naturale e storico, tenuto conto della destinazione delle zone che possono essere danneggiate (in particolare zone turistiche, urbane o agricole)." nonché "... la qualità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona; la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone: f) aree demaniali dei fiumi, ...; g) effetti dell'opera sulle limitrofe aree naturali protette.

2 Introduzione

Il supplemento ordinario n° 1 al **Bollettino Ufficiale della Regione Lazio** – Parte I, pubblicato il 20 maggio 2004, riporta la *Deliberazione del Consiglio Regionale* del 25 febbraio 2004, n. 171: "*Consorzio di Sviluppo Industriale della provincia di Rieti. Piano Regolatore Territoriale comprendente l'agglomerato di Rieti – Cittaducale, 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 26/03/2003 del C.R.T., nonché del parere reso ai sensi della legge regionale n. 59/95 ex art. 7*".

Si riportano di seguito alcuni stralci di tale documento utili per chiarire gli antefatti al progetto in esame.

2.1 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 ineditata***

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.***

2.2 Descrizione del 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 di 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.

2.3 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.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico non si ritiene opportuno allacciarsi alla rete idrica comunale, che è rifornita dall'acquedotto del Peschiera come confermato dall'ACEA e pertanto **sarà necessario realizzare dei pozzi e serbatoi a servizio specifico dell'Agglomerato.**

La rete fognante non potrà essere convogliata al depuratore comunale esistente perché già insufficiente per le esigenze attuali e molto prossimo al centro abitato, e quindi se ne prevede la **nuova realizzazione in una posizione più a valle rispetto a quello attuale** che potrà eventualmente essere dimesso e gli scarichi affluenti convogliati in quello nuovo; sarà inoltre opportuno lo spostamento o **l'interramento dell'elettrodotto aereo delle FFSS** per i suoi effetti negativi, sia per le distanze da rispettare sia per il conseguente inquinamento elettromagnetico.

Particolare cura dovrà essere posta nelle opere di sistemazione del terreno che dovrà essere livellato a gradoni con zone di raccordo a scarpate opportunamente sistemate a verde.

2.4 Determinazione del Direttore

Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Rieti. Piano Regolatore Consortile – Fara Sabina (frazione Passo Corese). Parere ai sensi dell'art. 13 L: 64/74, della legge regionale n: 72/75 e della D.G.R. n: 2649/99. Fasc. 3018.

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO (...) 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.

2 - Fara Sabina (fr. Passo Corese)

- Siano rispettate le indicazioni fornite dal geologo Francesco Chiatetti 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 1:5000 (tav. 8) è vietata ogni nuova edificazione a causa delle problematiche di tipo idraulico evidenziate dal geologo; le opere già esistenti potranno essere sottoposte 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 1:5000 (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 geomorfologico" nella Carta dell'idoneità all'edificazione su zonizzazione di piano alla scala 1:5000 (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 1:5000 (tav. 8) è vietata ogni nuova edificazione: si tratta del perimetro della cava in concessione (vedi anche carta individuazione area cava 1:10000);*
- *Nelle fasce di passaggio da prodotti tufitici e piroclastici a depositi conglomerati-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 un'unica 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.*

3 Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale

Facendo riferimento al progetto definitivo ed ai vari fascicoli in cui è articolato lo Studio di Impatto Ambientale si sottopongono a Codesto ufficio le seguenti OSSERVAZIONI:

3.1 Osservazioni n° 1 - Viabilità e trasporti

Contrasto con quanto previsto nel PRG approvato - Lacune negli studi di traffico

Le previsioni del PRG sono state disattese. Il previsto collegamento ferroviario, ritenuto determinante per la scelta dell'area rispetto ad altri siti presi in considerazione è stato eliminato. Tale decisione rimette in discussione la scelta del sito che, come diremo più avanti, non presenta le caratteristiche morfologiche più adatte per accogliere un agglomerato industriale di tali dimensioni. È stata rivista inoltre la configurazione del sistema viario di approccio all'agglomerato industriale attraverso l'eliminazione dei due svincoli a 2 livelli previsti (non gravanti sulla viabilità locale). Il primo è stato sostituito da una rotatoria sulla S.S. 313 in corrispondenza del cavalcaferrovia esistente, il secondo completamente eliminato. È stato inoltre progettato un ramo viario non previsto che si innesta, a raso, sulla S.S. 313 in corrispondenza dell'attuale impianto distribuzione carburante. Sono state anche completamente riviste le caratteristiche dello spartitraffico "a verde" largo 50 m della dorsale interna all'agglomerato previsto in PRG con valenza di attenuatore di inquinamento. Tale elemento è stato ridotto ad 1.00 m rendendo impossibile la piantumazione di alberi di alto fusto.

Per l'analisi della situazione attuale sono stati utilizzati i dati di traffico ANAS 1995 per le arterie oggetto dello studio (S.S. Salaria, S.S. 313, S.S. 314, S.R.74) e Autostrade 1999. Tali dati risalgono a 12 e 8 anni fa e non sono stati verificati con dati esistenti più recenti o sostituiti da rilievi di traffico ad hoc. Appare, infatti, assurdo ipotizzare che lo stato attuale al 2007 sia stato costruito a partire da dati vecchi. Non si capisce comunque come siano stati aggiornati ad oggi ed utilizzati per la calibrazione del modello e la simulazione dello stato attuale. Inoltre si parla di dati di traffico, dati sulla mobilità e

dati demografici utilizzati per le analisi del sistema di trasporto che non vengono mai riportati.

In altra parte si parla di una zonizzazione che non viene riportata e di una matrice O/D costruita a partire dalla matrice ISTAT del 1991 ed aggiornata per mezzo di rilievi di traffico. Anche in questo caso non è possibile vedere e/o verificare i risultati di eventuali rilievi perché non riportati. Per le carenze sottolineate risulta difficile, per chi legge i documenti, capire quale sia la matrice di partenza e gli eventuali conteggi utilizzati per l'aggiornamento.

Relativamente alla identificazione della domanda di previsione nei documenti si parla dell'orizzonte temporale per lo scenario futuro posto al 2015. Tale aspetto risulta preoccupante in quanto lo studio presentato di fatto assicurerebbe (salvo verificare le ipotesi di base adottate e le procedure seguite) il funzionamento della rete fino al 2015. Poiché l'entrata a regime è prevista per tale data e comunque non prevedibile (in prima analisi) prima del 2012 si assicurerebbe il funzionamento del sistema al più per 3 anni. In qualsiasi studio trasportistico di significativa rilevanza si analizzano orizzonti temporali di 15-20 anni dall'anno di entrata in esercizio delle opere. In altra parte viene poi riportata la stima degli addetti attesi pari a 588 unità. Tale stima è fatta con riferimento a zone industriali diverse da quella in esame mediante una regressione con coefficiente pari a $R^2=0,61$. In realtà 0,61 risulta essere un valore poco significativo in quanto si considerano affidabili regressioni con valore pari per lo meno a 0,8. Inoltre il numero di ettari considerato, pari a 100, non risulta essere coerente con l'intervento quantificato in circa 208 ha. Oltretutto si riporta l'esempio del Consorzio Industriale di Rieti-Cittaducale che su una superficie di 539 ha totali, di cui 273 destinati ad attività produttive risulta avere 3.900 addetti fissi.

Relativamente alla domanda di trasporto viene riportata una matrice O/D relativa al grafo di riferimento della stessa pagina. Tale matrice è circoscritta a un ambito territoriale che coincide con l'area di progetto e richiede pertanto, come riportato, *“qualche verifica sul campo”*. Non vengono evidenziati, infatti, dati di riferimento, conteggi o in generale le fonti da cui è stata dedotta la matrice stessa. Da notare che nella matrice manca completamente il traffico di attraversamento ovvero tutte le destinazioni interne ed esterne all'area in esame. Ciò significa che, ad esempio, tutti gli spostamenti da Rieti a Roma che passano per la S.S. 4 dir non vengono conteggiati così come quelli sulla S.S. 313 che hanno origini o destinazioni esterne all'area in esame ma che comunque esistono e sono più che significativi.

Alcune relazioni appaiono in prima analisi un po' sottostimate; basti pensare al numero di spostamenti da Passo Corese al Nai stimato in 30 veicoli nell'ora di punta.

Per le simulazione a livello macro nei documenti sono riportati i risultati delle simulazioni di traffico con orizzonte temporale 2015 ad interventi ultimati. Tali simulazioni, sicuramente accattivanti, scaturiscono dalle tre ipotesi di base principali riportate in precedenza (numero di addetti pari a 588 unità; scenario di riferimento 2015; stato attuale ricostruito sulla base di rilievi vecchi) che comunque, come detto, risultano poco attendibili.

Nel doc. 8 vengono poi riportate delle simulazioni di traffico. Tali simulazioni (situazione di progetto) differiscono fortemente da quelle riportate nel doc. 11 e risultano da una sorta di assegnazione della matrice di cui sopra. Ovviamente i risultati sono fortemente condizionati dalla matrice di partenza che appare in prima analisi incompleta (mancano gli spostamenti tra centroidi esterni) e sottostimata soprattutto per alcune relazioni.

Per le simulazione a livello micro, fermo restando che si ritiene opportuno ottenere informazioni aggiuntive per verificare la validità dello scenario di progetto e soprattutto una analisi che vada oltre 20 anni dalla realizzazione delle opere, si nota che i dati utilizzati per la verifica dei nodi non coincidono con quelli riportati nelle tavole allegate, ovvero risulta difficoltoso verificarne la coincidenza. Inoltre mancano le verifiche relative ad altri nodi fondamentali quali ad esempio il nodo tra la S.S.4 e la 313. Sulla Salaria, infatti, tra lo scenario attuale e quello di progetto c'è una differenza di circa 450 veicoli che già da soli potrebbero mandare in crisi il nodo esistente. Seguono poi delle verifiche sui livelli di servizio delle intersezioni e dei rami. Ovviamente i risultati discendono fortemente dalle ipotesi fatte sulla domanda e da queste sono condizionate. C'è da segnalare la mancanza di una verifica nell'intersezione tra la S.S. Salaria e la S.S. 313 e tra la S.S. 313 e la S.P. per Fara Sabina. Riepilogando si può dire che non è possibile valutare correttamente l'impatto del nuovo polo per i motivi sotto riportati.

- lo studio dello stato di fatto (in termini di domanda) non comprende rilievi di traffico recenti;
- non sono chiare le modalità con le quali si è giunti alla definizione della matrice O/D;
- la matrice O/D non tiene conto di centroidi esterni all'area di studio che però generano traffico sulla rete in esame;
- l'ipotesi dei 588 addetti risulta in prima analisi molto bassa;
- l'anno di riferimento per le verifiche di progetto fissato al 2015 risulta poco significativo.
- Le s. macro si basano su delle matrici O/D in un caso note (doc. 8), in un caso no (doc. 11);
- Le s. micro si basano anch'esse su dei valori che variano dal doc. 8 al doc. 11.

- Tutte le simulazioni vengono effettuate soltanto su una parte ridotta della rete.

Siffatta analisi solleva molteplici preoccupazioni relative ad una serie di punti quali: il numero di spostamenti generati, la mancanza di un collegamento ferroviario, la capacità residua limitata di alcuni nodi esistenti e di progetto, il probabile congestionamento di un'area più ampia di territorio che comprende anche la S.S. 4 la S.S. 4 dir. Pertanto, a valle di eventuali studi richiesti, si chiede di prevedere il reinserimento del collegamento ferroviario, la modifica delle intersezioni sulla S.S. 313 con il reinserimento degli svincoli a due livelli, il potenziamento del nodo tra la S.S. 4 e la S.S. 313, la verifica attenta della S.S. 4 dir e dell'attuale svincolo di Fiano Romano (Aut. A1) alla luce delle nuove analisi di traffico.

3.2 Osservazioni n° 2 - Viabilità e tracciati

Non conformità alla normativa vigente – Tracciati limitativi

Relativamente al D.M. 05/11/2001 – “*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*” le viabilità urbane indicate come “Tipo E” e “Tipo F” risultano prive di marciapiedi e le dimensioni degli arginelli sono tali da non consentire il corretto posizionamento delle barriere di protezione. Nel sottopasso tra l'asse 1 e l'asse 2 non è previsto il marciapiede come invece stabilito nel DM, poi la posizione dell'innesto sulla S.S. 313 dell'asse 2 non sembra garantire i requisiti di sicurezza richiesti in merito a visibilità e distanze di arresto.

Per quanto riguarda la pista ciclabile definita “a doppio senso” presenta delle caratteristiche geometriche (largh. pari a 2 metri) insufficienti per accogliere il doppio senso e le opportune protezioni lato scarpata a valle. Si esprimono inoltre preoccupazioni riferite al possibile pericolo incorso dal ciclista nel percorrere la pista posta a 2 metri al di sotto della quota strada (materiale inerte sollevato dai pneumatici, gas di scarico ecc.).

Sotto l'aspetto della scelta dei tracciati anche in relazione alla geometria dei lotti, non si intravede un impianto urbanisticamente armonico, piuttosto sembra che sia dettato solamente dalla necessità del mero "collegamento"; inoltre il tratto di viabilità che prende origine in prossimità del Polo Didattico e si sviluppa poi intorno ad esso, impedisce qualsiasi futuro ampliamento della struttura scolastica limitandone le potenzialità più volte manifestate dall'amministrazione locale, a riguardo si ritiene necessario lo studio di una soluzione alternativa che consenta la possibilità di ampliare in futuro il Polo didattico.

3.3 Osservazioni n° 3 – Idrologia e idraulica

Mancata osservanza di prescrizioni - Valutazioni non congruenti con la realtà – Applicazione di modelli non appropriati

Nel PRG approvato dalla Regione Lazio (*suppl. ord. n. 1 al BUR n. 14 del 20/05/2004*) risulta il divieto di ogni edificazione a causa delle problematiche di tipo idraulico nelle zone individuate nella "*Carta dell'idoneità all'edificazione su zonizzazioni di piano - 1:5000 (tav 8)*". Quanto sopra è stato disatteso infatti nel progetto è prevista la realizzazione di lotti proprio su queste aree, oltretutto alcuni bacini risultano completamente sbarrati (vedi fosso Pasquino, Valle Peragalli e sottobacini del Figorone) creando un danno ambientale per le aree a monte dove si stanno edificando nuovi comprensori che così vedono compromessi i naturali deflussi delle acque piovane. Inoltre il previsto tombamento del fosso Figorone con un'unica opera lunga 393 m, b=2.00 x h=1.50m, disattende la Deliberazione Giunta Regionale n. 4340 del 28/05/1996 (*Criteri progettuali per l'attuazione di interventi in materia di difesa del suolo*) la quale vieta il tombamento dei corsi d'acqua. Oltretutto il tombamento per le sue dimensioni (h=1.50) risulta essere non ispezionabile.

La superficie presa a base di calcolo non è congruente con la realtà, basti pensare che la superficie totale dei bacini interessati dall'intervento è di circa 4.5 kmq (fosso Figorone circa 3 kmq e fosso Pasquino - Valle Peragalli circa 1,5 kmq). L'area presa in esame in progetto per il calcolo delle portate risulta ampiamente inferiore tant'è che è stato considerato solamente il bacino del fosso Figorone per una superficie complessiva di 2 Km². E' evidente che una errata valutazione iniziale compromette tutte le verifiche.

Riguardo alle verifiche ed ai calcoli, il valore delle curve di possibilità climatiche è per Tr 200 = 95.4 mm/h come si riscontra nella tab. 6 della relazione generale e non 45.27 mm/h come riportato per il calcolo delle portate.

Pertanto l'equazione monomia è $H = A \times T = 95.4 \times T^{0.335}$

Sempre in riferimento ai calcoli, è stata utilizzata la formula di Giandotti per il calcolo del tempo di corrivazione (Tc), in realtà questa formula non è appropriata in quanto si riferisce a bacini di superficie superiore ai 30-40 Km² morfologicamente pianeggianti. Tale formula applicata nel contesto attuale (territorio collinare di circa 3 Km² - bacino del Figorone) fornisce tempi di corrivazione molto lunghi che sono in contrasto con i bacini dell'area in esame. Inoltre non si giustifica il tempo di corrivazione adottato per il calcolo dell'altezza di pioggia, e conseguente portata Tc pari a 3 h quando la formula di Giandotti fornisce un Tc pari a 1.53 h.

La portata calcolata in progetto per il fosso Figorone è pari a 18.04 mc/s; tale portata risulta essere di molto inferiore a quella che realisticamente dovrebbe interessare il fosso e le opere relative. Applicando infatti formule più appropriate al territorio (come il Ventura o il Kirpich) le portate raddoppiano.

Lo studio è stato sviluppato sullo stato attuale dei luoghi; come se si dovesse realizzare una sola opera idraulica, in realtà il progetto prevede sbancamenti tali da modificare completamente la morfologia del terreno attuale inoltre verranno realizzate estese

pavimentazioni impermeabili (piazzali, parcheggi, viabilità, tetti) che ovviamente generano una condizione ben diversa da quella attuale. Non si ravvisano poi, calcoli riferiti a precipitazioni di breve durata e forte intensità (inferiori a 1 ora) valore necessario a valutare le portate provenienti sia dalla piattaforma stradale (che è a “ciclo chiuso”) che dai singoli lotti, relativamente a quest’ultimi poi nel progetto non si riscontra lo studio della maglia del sistema drenante dei piazzali, essendo in presenza di consistenti differenze di quota tra gli stessi il rischio che si ravvede è la velocità dell’acqua all’interno delle tubazioni con i danni correlati. Sarebbe quindi opportuno simulare la situazione post operam con calcoli più appropriati al fine, non ultimo, di valutare se sussistono le condizioni di probabile danno alla vicina area protetta del Tevere.

3.4 Osservazioni n° 3 – Geologia e geotecnica

Valutazioni non congruenti con la realtà – Mancata osservanza del PRG vigente – Incognite riguardo al bilancio delle terre

Anche nella valutazione degli aspetti geologico-geotecnici sono state riscontrate superficialità inesattezze ed omissioni che andrebbero corrette per avere un quadro dell’utilizzo dei suoli più aderente alla realtà. Il primo aspetto che salta agli occhi riguarda la mancata osservanza delle prescrizioni della Regione Lazio riportate nel Bur n. 14 alla pag. 22 relative: sia alla inedificabilità delle aree limitrofe ai fossi a causa delle problematiche di tipo idraulico (tali aree sono addirittura oggetto di riempimento per la realizzazione dei nuovi piani di imposta dei lotti con la conseguente previsione di instabilità e cedimenti dei rilevati e amplificazione delle onde sismiche), sia alla richiesta di asportazione e sostituzione di terreni non adatti alla edificazione accompagnata “*da dettagliate indagini geognostiche e geotecniche atte alla verifica*

puntuale delle locali condizioni geolitologiche e all'individuazione dello strato fondazionale più idoneo".

La classificazione delle terre e lo studio geologico è stato effettuato sulla stratigrafia esistente. La presenza di numerose cave nella zona ha mostrato che i materiali come tufi e piroclastiti, che assumono in questa zona consistenza terrosa, una volta rimaneggiati, perdono le caratteristiche di resistenza; le componenti granulometriche con prevalenza di argilla e limo poi ne rendono impossibile l'utilizzo per i sottofondi. Quanto sopra è avvalorato dal fatto che da tali cave non sono mai stati asportati materiali idonei alla realizzazione di rilevati.

Inoltre tali materiali, sottoposti a carichi ripetuti (ad esempio il passaggio di mezzi pesanti), tendono a perdere le caratteristiche meccaniche proprie come evidenziato dal geologo. Non si ravvisano negli elaborati di progetto indicazioni in merito alle modalità realizzative atte a preservare i materiali da tale *"tendenza evolutiva"*.

C'è ancora da sottolineare la presenza di terreni caratterizzati da parametri geotecnici non adatti (terreni alluvionali, di riporto da cava dimessa, agrari con presenza di materia organica) non adatti per la costituzione di rilevati e di cui viene prescritta la rimozione o la stabilizzazione a calce e/o cemento. Tra questi, nei documenti di progetto, è stato valutato il volume del solo terreno vegetale stimato in 600.000 mc di cui, sembra, 200.000 riutilizzati per l'inerbimento delle scarpate. Dei rimanenti 400.000 mc e dei restanti volumi non idonei (da trasportare in altre aree) non si fa cenno. Data poi la contraddizione riscontrata in merito all'utilizzo dei materiali movimentati di cui da una parte si dice che per essere utilizzati non devono subire trasformazioni preliminari (Decreto Ronchi) mentre dall'altra il geologo afferma che per la loro utilizzazione nella realizzazione dei rilevati devono essere stabilizzati a calce e/o cemento si richiede il parere preventivo dell'ARPA – Lazio in merito allo smaltimento dei materiali di risulta.

Non essendo stata riportata in progetto alcuna considerazione riguardo alla compattazione dei rilevati per i piazzali risulta di difficoltosa determinazione sia la quantità di materiale necessario (il materiale aumenta di volume dopo la movimentazione) sia la necessità o meno di prevedere strutture di sottofondazione per i capannoni (la perforazione dei pali comporta un ulteriore quota di materiale da allontanare dal cantiere). Tali variabili non ancora definite, date le dimensioni dell'agglomerato, portano a presumere che ci saranno grandi quantità di materiale da allontanare.

In ogni caso si richiede un approfondimento dello studio geologico da approntare attraverso una opportuna integrazione della campagna indagini soprattutto nelle zone ignorate in prima fase come, del resto, opportunamente segnalato dal geologo.

3.5 Osservazioni n° 4 – Ambiente

Valutazioni non congruenti con la realtà – Mancata osservanza della normativa vigente – Carenze in fase progettuale

Negli Aspetti paesaggistici si afferma che l'area individuata "... è inserita in una zona collinare con modesti rilievi che danno al terreno un andamento quasi ondulato" e ancora " ... attualmente l'area presenta uno stato di parziale abbandono e di scarsa redditività ..." e ancora "Il pregio paesaggistico dell'area non è elevato ed è connesso alla morfologia evidenziata dalla vegetazione spontanea." e ancora "Il progetto inserisce i propri elementi tra le alberature di nuovo impianto (...) adattandosi alle nuove conformazioni morfologiche del terreno L'inserimento paesaggistico è pertanto integrato e rispondente ad una politica di riqualificazione". Chi legge i vari capitoli del SIA e non conosce la realtà da credito a quanto **opportunamente** scritto ma purtroppo una lettura distorta può avere delle conseguenze pericolose. Contrariamente a quanto affermato in progetto chi vive e lavora da generazioni in questi territori sa

benissimo che il terreno collinare esistente presenta dislivelli di oltre 80 m con pendii aventi pendenza anche del 25%; il territorio è interamente coltivato e sono presenti frutteti e oliveti per oltre 20 ettari; i compluvi (fosso Figorone, fosso Pasquino e Valle Peragalli) sono caratterizzati da una ricca vegetazione, costituita da alberi ed arbusti, che risulta essere l'habitat naturale preferito da numerose specie animali che qui, a pochi metri dal Tevere, vivono e si riproducono in abbondanza. Alcune di esse, come l'istrice, il tasso, l'upupa, e altre ancora, risultano essere protette dal D.P.R. 8/09/97 n. 357 in attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla "*conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*". Su questi 208 Ha vive poi una comunità dedita alla pastorizia con oltre 600 capi di ovini capaci di produrre oltre 900 ql di latte l'anno, produzione che contribuisce a sostenere l'industria casearia laziale la cui offerta di prodotti è, per qualità, pari a quella sarda. Numerose sono poi le abitazioni presenti lungo la fascia perimetrale del futuro agglomerato e tanti sono i cittadini di quest'area del Comune di Fara Sabina che hanno scelto di vivere in questo territorio per la sua indiscussa qualità ambientale, dove la tranquillità a pochi km da Roma è ancora una realtà. Relativamente ai vari fascicoli che compongono lo S.I.A. si riscontrano poi continue contraddizioni come riguardo alla necessità di "*mantenere le siepi già esistenti*" quali habitat necessario alla preservazione della fauna che, come visto, è di interesse comunitario e per la quale è richiesta una protezione rigorosa (*allegato "D" direttiva habitat*); il progetto prevede invece, come facilmente riscontrabile nella planimetria dei lotti, macrosbancamenti e la quasi totale "impermeabilizzazione" di tutta l'area. Si osserva anche come le indicazioni/raccomandazioni in merito ai principi di piantumazione (principi di zonizzazione) contrastino con quanto espresso nelle norme tecniche di attuazione del PRG dove viene indicato un IP (indice di piantumazione) relativo alle aree industriali ed artigianali = 5,

vale a dire 5 piante ogni 1000 mq di superficie di lotto non edificato. Tra l'altro la più volte richiamata necessità di creare barriere quali elementi mitigatori dei vari tipi di inquinamento (aria, rumore, cantiere, ecc.) non viene garantita mancando l'indicazione delle superfici minime da mantenere a verde e i moduli di impianto arboreo ed arbustivo per le formazioni boschive con indicanti le varie essenze (non è sufficiente indicare l'utilizzo di essenze autoctone). Tra l'altro l'affermazione che gli alberi da piantumare previsti in progetto sono in numero sufficiente non trova riscontro negli elaborati del progetto dove non sono state previste fasce a verde atte a mitigare l'impatto. L'analisi dell'aria evidenzia infatti valori di CO pari a 14.38 Kg/Km che richiedono per essere compensati una superficie verde/biomassa pari a 23008 mq (1600 x 14.38). Tale superficie corrisponderebbe ad una fascia piantumata con alberi di alto fusto larga 23.00 m per ogni Km (oppure una doppia fascia di 11.50 m di larghezza ai lati delle viabilità). Si richiede di prescrivere una fascia di mitigazione, opportunamente dimensionata e piantumata ad alto fusto, lungo l'intera fascia perimetrale dell'Agglomerato a protezione delle numerose abitazioni esistenti e che questa venga posta in opera preliminarmente agli sbancamenti.

Riguardo alle scarpate in trincea, in presenza di tufi e piroclastiti, non presentano le caratteristiche idonee per l'attecchimento dei piante di alto fusto necessarie per le mitigazioni ambientali di cui sopra. La presenza a tutt'oggi di alcuni fronti di scavo mostra inoltre come sia difficoltoso l'attecchimento anche di specie erbose ed arbustive pure a distanza di anni. Le difficoltà oggettive appena viste, tipiche di questi terreni, generano il fenomeno del dilavamento delle scarpate con conseguente accumulo di limo e argille nelle aree a valle e intasamento delle opere idrauliche.

Una grave carenza risulta essere la mancata valutazione del fabbisogno idrico dell'agglomerato. Nello stabilire la realizzazione di un campo pozzi e dei relativi

serbatoi, l'ubicazione dei quali non è evidenziata, non sono state fatti i dovuti approfondimenti sulle estensioni, rapporti, idrodinamica e potenzialità di emungimento delle falde. Le notevoli dimensioni dell'agglomerato rischiano di mettere in crisi l'intero sistema di approvvigionamento idrico delle abitazioni locali che, in gran parte, attingono acqua da pozzi privati. Si ritiene indispensabile nonché propedeutico al rilascio di qualsiasi parere, valutare attraverso opportuni approfondimenti e monitoraggi l'entità delle risorse idriche sulle quali si intende gravare in rapporto al fabbisogno dell'agglomerato nonché studiare soluzioni alternative.

In relazione ai campi elettromagnetici le letture sono state effettuate in vicinanza dell'elettrodotto aereo esistente e non è stata fatta alcuna previsione/stima dei valori aggiunti da tale intervento sugli stessi. Si richiede di valutare la quantità di energia assorbita all'interno dell'Agglomerato per stabilire la capacità dell'attuale fornitura di sostenere l'aumento di richiesta e stimare di conseguenza i valori di inquinamento elettromagnetico anche in previsione del posizionamento delle nuove cabine di trasformazione. Inoltre manca qualsiasi riferimento a quanto indicato nel Bur n. 14 relativamente alla necessità di spostare o interrare l'elettrodotto: infatti il previsto terrazzamento dei lotti, mutando sostanzialmente i franchi esistenti, obbliga necessariamente a rivedere l'andamento della linea in oggetto o la configurazione dei lotti.

3.6 Osservazioni n° 5 – Cantierizzazione

Lacune nella valutazione dei volumi – Scarsa chiarezza sugli interventi di tutela ambientale

Nei documenti dello S.I.A. si afferma che *“la realizzazione della infrastruttura porta alla interruzione dei corridoi biologici ed una alterazione degli equilibri dell'habitat naturale, ma trattandosi di una situazione momentanea non si prevedono misure*

mitigative particolari". In realtà l'intervento configurato in progetto comporta, come detto in altro capitolo, uno stravolgimento dell'equilibrio biologico del territorio con una perdita irreversibile delle sue caratteristiche peculiari. Tra l'altro le misure da adottare in fase di cantierizzazione per ridurre gli impatti su sottosuolo, ambiente idrico, flora, fauna, rumore, atmosfera sono proposte al "condizionale" lasciando alla "sensibilità" dell'appaltatore la facoltà di accoglierle o meno. Si ritiene necessario, data l'entità dell'intervento, procedere con prescrizioni precise e circostanziate che non lascino adito ad interpretazioni. Relativamente alla bagnatura, più volte richiamata, necessaria a mitigare il fenomeno delle polveri, non si esplicita quale sia la fonte idrica utilizzata. Data la superficie dell'intervento si ritiene importante verificare le fonti di approvvigionamento.

Non viene poi esplicitata la via di accesso al cantiere. Per la sua posizione si intuisce possa essere la strada esistente posta tra il distributore di carburante ed il fabbricato adiacente alla demolizione auto, intorno al Km 3+100 della S.S. 313. Si ritiene tale accesso totalmente inadeguato sia per l'esigua larghezza (circa 3.00 m) sia per la scarsa visibilità rispetto alla S.S. 313 in considerazione delle tipologie e quantità di mezzi che graveranno su di esso.

Tra i quantitativi dei materiali principali impiegati risultano mancanti alcune voci e sottostimate altre. Le quantità di materiali considerati per la cantierizzazione non corrisponde ai dati riportati nel quadro economico: 600.000 mc di scotico, 2.560.000 mc di scavi, 2.570.000 mc di rilevati; si dichiara che nel "*bilancio delle terre non risultano materiali in esubero*" ma sommando i materiali movimentati risultano invece notevoli esuberi. I dati di cui sopra inoltre non comprendono la viabilità esterna.

Non risultano inoltre presi in esame i volumi di misto granulare stabilizzato che necessariamente devono essere reperiti fuori dal cantiere in apposita cava, tra l'altro,

non individuata. Viste le superfici da pavimentare si chiede che già in questa fase vengano individuate le cave e i conseguenti itinerari. Lo stesso si può dire per i “*materiali aridi di opportuna pezzatura*” previsti in relazione generale per la fondazione dei rilevati ma non presi in considerazione dallo S.I.A.

Non risultano poi elementi utili alla determinazione dei quantitativi di calce e/o cemento per le stabilizzazioni dei materiali non idonei che altrimenti dovrebbero essere portati a discarica. Per dare l’ordine di grandezza dell’entità dei materiali necessari alla stabilizzazione, nell’ipotesi che vada stabilizzato il 30% del volume di scavo, ne deriva una quantità di calce e/o cemento pari a 135.000 tonnellate, non certo trascurabile ma assai significativo per la quantità di viaggi necessari alla introduzione nel cantiere di tale materiale.

3.7 Osservazioni n° 6 – Alternative progettuali e richiesta pareri

Mancato sviluppo della soluzione base - Insufficiente sviluppo di progetti alternativi – Carente documentazione iter approvativi Enti

Dall’analisi delle alternative progettuali si evince che la soluzione iniziale, prevista nel PRG approvato e comprendente il collegamento dell’area alla linea ferroviaria non è stata mai sviluppata. Si è passati immediatamente a quella indicata in progetto come “Prima ipotesi progettuale” in cui è stato stralciato, senza alcuna motivazione, il collegamento ferroviario. Data l’importanza attribuita a tale collegamento in fase di scelta dell’area (vedi Bur n. 14) si chiede di sviluppare una soluzione che permetta tale collegamento al fine di ridurre il traffico su gomma.

È evidente che qualora si verificasse l’impossibilità di realizzare tale collegamento ferroviario chiediamo sia ridiscussa e rivalutata la scelta dell’area di Passo Corese.

Si ritiene in ogni caso opportuno acquisire in via preliminare ulteriori pareri:

Regione Lazio e/o dell'Azienda Strade Lazio S.p.A. (ASTRAL) in merito al 2° incrocio con la S.S. 313 e alla possibilità di aprire accessi diretti per i lotti n° L1 - L38 - L41 - L42, di RFI in merito alla realizzazione dei tombini idraulici o fognari sotto la linea ferroviaria esistente Roma - Chiusi ed alla linea ferroviaria Passo Corese – Rieti in fase di progettazione, dell'ENEL in merito alle lavorazioni previste sotto l'elettrodotto esistente nonché alle modifiche delle quote sotto le catenarie, dell'Autorità di Bacino e/o della Provincia di Rieti in merito all'utilizzo delle acque sotterranee conseguente allo scavo di nuovi pozzi in riferimento al grosso fabbisogno idrico che avrà l'agglomerato, dell'Autorità di Bacino in merito ai lavori sui fossi minori presenti nella zona (vedi D.G.R. n. 4340 del 28/05/1996).

Infine si ritiene di **fondamentale importanza** acquisire elementi sul programmato “Nuovo scalo merci *Tevere nord* presso la stazione di Fara Sabina” (Protocollo d'intesa Enti vari del 14/02/2006) al fine di verificare **in toto** la compatibilità ambientale degli interventi previsti.



Alla luce di quanto sopra menzionato lo scrivente a nome dell'associazione “Sabina Futura” chiede che **in via istruttoria** venga svolta una inchiesta pubblica per l'esame dello studio presentato dal Consorzio, dei pareri forniti dalle Pubbliche Amministrazioni e delle osservazioni dei cittadini ai sensi dell'art. 9, comma 2, del D.P.R. 12/03/1996 e **nel merito**, la espressione di giudizio negativo in ordine alla compatibilità ambientale del Progetto in esame.

Passo Corese, 18 aprile 2007

Associazione “*SABINA FUTURA*”

il Presidente