

**Direzione Regionale:** POLITICHE AMBIENTALI E CICLO DEI RIFIUTI

**Area:**

## **DETERMINAZIONE**

**N. G02490 del 01/03/2018**

**Proposta n. 3505 del 01/03/2018**

**Oggetto:**

Procedura di Verifica di assoggettabilità al procedimento di V.I.A. - per "Sistemazione ed allargamento Strada Comunale catastalmente denominata Pennino" nel Comune di Coreno Ausonio (FR) a seguito della richiesta del COSILAM - Registro elenco progetti: n. 72/2017

**OGGETTO:** Procedura di Verifica di assoggettabilità al procedimento di V.I.A. - per “Sistemazione ed allargamento Strada Comunale catastalmente denominata Pennino” nel Comune di Coreno Ausonio (FR) a seguito della richiesta del COSILAM - Registro elenco progetti: n. 72/2017.

## **II DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE POLITICHE AMBIENTALI E CICLO DEI RIFIUTI**

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

**Visto** il Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale n. 1/2002 e ss.mm.ii..

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

**Vista** la DGR n.615 del 3.10.2017, che ha introdotto delle modifiche al Regolamento Regionale 6.09.2002 n.1 “Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale e ss.mm.ii.”;

**Preso atto** della D.G.R. n.714 del 03/11/2017 con la quale è stato affidato l’incarico di Direttore della Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti alla Dott.ssa Flaminia Tosini.

**Vista** la Direttiva del Segretariato Generale prot.n. 0561137 del 06.11.2017 “Rimodulazione delle Direzioni Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti e capitale naturale, parchi e Aree protette”;

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

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

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

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

**Vista** la Legge 7/08/1990, n. 241 e s.m.i. “Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”.

**Preso atto** che come dichiarato dal proponente l’opera in progetto ricade nella categoria progettuale di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., parte II, allegato IV, punto 7, lettera I).

**Preso atto** che in data 06/12/2016 il Cosilam ha depositato presso questa Autorità competente copia degli elaborati di progetto e dello studio contenente le informazioni relative agli aspetti ambientali di cui all'Allegato V del suindicato decreto legislativo;

**Preso atto** che il progetto e lo studio ambientale sono stati iscritti nel registro progetti al n.72/2017 dell'elenco;

**Preso atto** che in data 12/12/2017 il progetto e lo studio ambientale sono stati pubblicati sul sito Web dell'Area VIA e contestualmente ne è stata data informazione agli enti interessati con nota n.634891;

Nel termine di 45 giorni, da tale comunicazione non sono pervenuti osservazioni o pareri, ai sensi dell'art. 19, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;

In data 01/3/2018 ns prot. 113033 è pervenuta la nota n. 2593 del 28/02/2018 del Ministero dei Beni e Delle Attività Culturali e del Turismo con la quale si chiede ulteriore documentazione.

Esaminati i seguenti elaborati trasmessi:

Tav.1	Relazione Generale
Tav.2	Relazione Geologica, geotecnica e indagine geognostica
Tav.2b	Relazione paesaggistica e indagine vegetazionale
Tav.4	Relazione di calcolo idraulico e strutturale
Tav.5	Esecutivi attraversamenti in tubazioni metalliche
Tav.6	Corografia
Tav.7	Stralcio P.R.G.
Tav.8	Stralcio PTPR Tavola "A" con individuazione strada
Tav.9	Stralcio PTPR Tavola "B" con individuazione strada
Tav.10	Stralcio PTPR Tavola "C" con individuazione strada
Tav.11	Stralcio PTPR Tavola "D" con individuazione strada
Tav.12	Planimetria catastale e rilievo piano – altimetrico con curve di livello
Tav.12b	Planimetria catastale con rilievo fotografico
Tav.13	Planimetria stradale di progetto
Tav.14	Profilo Longitudinale
Tav.15	Sezioni stradali da 1 a 51
Tav.15b	Sezioni stradali da 52 a 98
Tav.15c	Sezioni stradali da 99 a 154
Tav.16	Sezioni tipo ed opere d'arte tipo
Tav.1	Studio Preliminare Ambientale
Tav.2	Relazione Geologica
Tav.3	Carta Geologica
Tav.4	Carta delle Acclività

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni.

## **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

### **LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO**

L'area d'intervento ricade nella Regione Lazio, nel Comune di Coreno Ausonio in provincia di Frosinone, a Sud dell'abitato di Coreno Ausonio e a Nord di quello di Castelforte.

### **DESCRIZIONE DELLE OPERE**

### Criteri di scelta del tracciato

Come evidenziato nella relazione del progetto “per la raccolta dei dati necessari allo studio del tracciato sono stati effettuati sopralluoghi, nel corso dei quali si è proceduto alla ricognizione del territorio con la scorta del rilievo plano altimetrico effettuato. Tali studi e rilevamenti hanno condotto a scegliere un tracciato che si ritiene il più possibile rispondente alle specifiche esigenze. Si è tenuto conto delle condizioni orografiche, idrologiche, geologiche, ambientali, di esposizione, di inserimento del paesaggio e per la protezione delle bellezze naturali. La strada riportata nelle planimetrie catastali è comunale, il tracciato di nuova costruzione è realizzato per ottenere le pendenze nell'ordine massimo dell'8% e con contenimento dell'altezza dei rilevati che incidono negativamente sull'impatto ambientale ed inserimento della stessa strada nel contesto delle cave. Tale tracciato servirà un gruppo di cave in corso di coltivazione, darà la possibilità ad altri operatori del settore di poter sfruttare la zona che attualmente è preclusa per mancanza di viabilità e sarà di collegamento per tutto il territorio comunale tra la strada Provinciale Ausonia-Castelforte, la strada comunale denominata Casale che confluisce nella strada Provinciale Taverna 50 per proseguire nella strada provinciale Cassino-Formia. Si fa presente che in detta zona operano due grandi società di estrazione, lavorazione e frantumazione del marmo di coreno con personale lavorativo addetto di oltre 100 unità oltre a macchinari e mezzi d'opera; la produzione giornaliera di materiale frantumato, in polvere o in blocchi e di circa 200 automezzi pesanti; la costruzione della strada consentirebbe il collegamento diretto dalla zona di estrazione alla strada n° 630 Cassino-Formia, senza attraversare centri abitati o agglomerati urbani evitando disagi e relativi pericoli alla pubblica e privata incolumità dei cittadini con notevoli benefici per la collettività”.

### Classifica della strada

Come evidenziato nella relazione del progetto “la strada progettata secondo il D.M. n° 6972 del 05.11.2001 recante norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade in attuazione dell'art. 13 comma 1 del D. Lgs n° 285 del 30.04.92 (nuovo codice della strada) e il D.M. 19.04.06 recante norme per le intersezioni stradali, può essere classificata del tipo “C” extraurbana secondaria, con velocità di percorrenza tra 60 e 100 km/ora, con piattaforma stradale composta da una carreggiata base di mt 7,50 (mt 3,75 per corsia di marcia) con banchine laterali di mt 1,50. Il tracciato stradale complessivo ha una lunghezza complessiva di ml 3551 e una fascia di rispetto, di mt 30,00 su ambo i lati, per le nuove costruzioni secondo quanto previsto dall'art. 26 del DPR n° 495 del 16.12.1992 – regolamento di attuazione ed esecuzione del nuovo codice della strada. La pendenza massima prevista è del 7%, tuttavia considerato che lo sviluppo della livelletta è tale da non penalizzare eccessivamente la circolazione in termini di riduzioni della velocità e della qualità del deflusso, il progettista ha aumentato la pendenza massima di una unità e quindi pari all'8%. I raccordi concavi e convessi sono stati previsti con archi di cerchio il cui raggio minimo è tale da garantire una corretta percezione ottica del tracciato, in particolare nei casi di piccole variazioni di pendenza delle livellette e nei casi di sovrapposizione di curve verticali con curve orizzontali (torsione dell'asse)”.

### Composizione della piattaforma

Come evidenziato nella relazione del progetto la “conformazione delle scarpate nelle sezioni in trincea previste con rapporto di pendenza di 1/2 negli scavi di materie sufficientemente stabili e di 1/1 in presenza di materie con angolo di attrito basso. Conformazione delle scarpate nelle sezioni in rilevato previste con un rapporto di pendenza 3/2 considerando l'utilizzazione di materiali con angolo di attrito di 35°, nelle sezioni in cui la quota tra il ciglio ed il piede del rilevato superi i 6,00 metri è previsto un gradone della larghezza media di mt 1,50. Bonifica del piano di posa della fondazione stradale con materiale proveniente da cave locali o materiale di cantiere, sovrastante fondazione stradale in misto granulare stabilizzato con legante naturale e massciata stradale in pietrisco calcareo 40-70. Pavimentazione della carreggiata stradale con conglomerato bituminoso per strato di collegamento (binder) e strato di usura (tappetino). Banchine laterali raccordate con gli elementi marginali contigui dello spazio stradale mediante arginelli in terra della larghezza minima di mt 1,50 e rialzati di cm 10 atti a contenere dispositivi di ritenuta. La sezione delle cunette sarà dimensionata in base allo smaltimento delle

acque meteoriche e pari a mt 1,50 in testa mt 0,50 alla base e altezza media mt 0,50. Piazzole di sosta realizzate, su ambo i lati, ad una distanza minima di 800 mt esterne alle banchine di dimensioni 25.00\*3.00. Dispositivi di ritenuta progettati ed omologati secondo il D.M. n° 223 del 18.02.1992 e s.m.i. I tombini e gli attraversamenti di diametro fino a mt 1,50 saranno realizzati con tubazioni di cemento vibrocompresse di opportuno diametro rivestite in calcestruzzo, gli attraversamenti in corrispondenza del rio Pennino saranno realizzati con manufatti tubolari in lamiera di acciaio tipo ARMCO. Segnaletica orizzontale con strisce di mezzeria sia continue che discontinue e strisce di margine continue dello spessore di almeno 12 cm realizzate con colore bianco; segnaletica verticale costituita da segnali di pericolo (forma triangolare), di prescrizione (forma circolare) di indicazione (forma quadrata); i segnali saranno apposti in tutti i punti occorrenti e obbligati”.

### Descrizione degli interventi

Come evidenziato nella relazione “il progetto generale prevede una strada di lunghezza pari a ml 3551,00 ed una larghezza della carreggiata di ml 7,50 oltre cunette e banchine in terra. Si prevedono le seguenti principali categorie di lavoro:

- scavi di sbancamento in terra e in roccia, nelle sezioni in trincea, con conformazione delle scarpate previste con rapporto di pendenza di 1/2 negli scavi di materie sufficientemente stabili e di 1/1 in presenza di materie con angolo di attrito basso;
- rilevati stradali con conformazione delle scarpate previste con un rapporto di pendenza 3/2 considerando l'utilizzazione di materiali con angolo di attrito di 35°;
- trasporto del materiale di risulta nell'ambito del cantiere;
- dispositivi di ritenuta e di protezione in barriere metalliche guardrail posizionati in corrispondenza degli attraversamenti;
- fondazione stradale in misto granulare naturale dello spessore di cm 15;
- massicciata in pietrisco calcareo di cm 14;
- asfalto con bynder spessore cm 7 e tappetino cm 3 dalla sez. 137 alla sez. 146 per ml 210,00 circa;
- asfalto con bynder cm 4 per il restante tratto stradale di ml 1.100,00 circa;
- lavori di mitigazione e compensazione vegetazionale con la messa a dimora di essenze arboree e seminazione, così come previste nella relazione specialistica dell'agronomo relativamente al tratto di zona boscata.
- Attraversamenti in tubazione metallica sul Rio Pennino compreso di muri d'ala in cemento armato a monte e a valle della tubazione che hanno la funzione di incanalare le acque che scorrono nel Rio Pennino. La tubazione è del tipo a sezione ribassata tipo 1;

Per l'esecuzione dei lavori si prevede una fascia di terreno da espropriare, la superficie prevista è pari alla lunghezza della strada di ml 1.300,00, da realizzarsi con il presente lotto, per una larghezza media di mt 23.00”.

## **STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI**

### **La pianificazione regionale**

#### Piano territoriale Regionale Generale (PTGR) del Lazio

Come evidenziato nella relazione “il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) fornisce le direttive, in forma di precise indicazioni e gli indirizzi, in forma di indicazioni di massima, che dovranno essere obbligatoriamente rispettati nella formazione degli strumenti urbanistici sotto ordinati.

...(omissis)...

All'interno dei tre sistemi definiti dal piano (ambientale, insediativo e relazionale), si individuano, tra gli altri, gli obiettivi relativi a valorizzare il turismo, sostenere lo sviluppo economico ed incentivare la fruizione sociale, nonché a migliorare la qualità e la distribuzione dei servizi”.

### PTPR

Come evidenziato nella relazione “dalla Tav. “B - Beni paesaggistici” si riscontra che le opere di progetto ricadono in aree classificate come: Aree boscate.

Per gli interventi di progetto ricadenti nelle “Aree boscate”, le norme del P.T.P.R. indicano la necessità di richiedere autorizzazione paesaggistica”.

Come evidenziato nella relazione “dalla Tav. “A - Sistemi ed ambiti del paesaggio” si riscontra che le aree relative alle opere di progetto sono classificate come:

- Paesaggio Naturale;
- Paesaggio Naturale di Continuità;
- Paesaggio Agrario di Valore.

Le opere previste in progetto possono essere classificate come tipologia di intervento “7.2.1 – Nuove infrastrutture – viabilità locale”. Per tali interventi ricadenti nel “Paesaggio Agrario di valore”, le norme del P.T.P.R. indicano che “E’ consentita esclusivamente la realizzazione della viabilità di servizio alle edificazioni esistenti o ammesse dalle presenti norme. I tracciati devono seguire la morfologia del terreno e non devono essere asfaltati”. Per tali interventi ricadenti invece nel “Paesaggio Naturale” e nel “Paesaggio naturale di Continuità”, le norme del P.T.P.R. indicano “Non consentito”.

Come evidenziato nella relazione “la nuova infrastruttura viaria ricade per brevi tratti nei seguenti “Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale” (Tavola C):

- Discariche, depositi, cave;
- Sistema agrario a carattere permanente”.

Come evidenziato nella relazione “la nuova infrastruttura viaria ricade inoltre in un’area di “inviluppo dei beni paesaggistici” Tavola D.

### PTPG di Frosinone

Inquadramento opere di progetto su PTPG

Come evidenziato nella relazione “l’area oggetto di intervento ricade nei seguenti “Sistemi ambientali” come individuati dal PTPG:

- Area di medio alto valore naturalistico nei sistemi montani e delle valli fluviali o in aree collinari isolate; Obiettivi e strategie: Dal Rapporto sullo Stato del Territorio emerge chiaramente che si tratta di aree che, pur in assenza di specifici interventi di tutela ambientale (le aree protette istituite riguardano superfici relativamente limitate) sono state conservate in condizioni di naturalità elevata.
- Aree agricole con valore naturalistico o con potenzialità di recupero naturalisticoambientale in aree prevalentemente collinari. Obiettivi e strategie: Il valore naturalistico di queste aree è legato alla loro capacità di supportare, pur essendo artificiali, una comunità biologica ricca e diversificata, in particolare per quanto riguarda l’aviofauna minore.

L’area oggetto di intervento ricade nel seguente “Sistema insediativo morfologico” come individuato dal PTPG:

- - Territorio agricolo aperto esterno alle costruzioni insediative urbane e territoriali ed alle aree con valore o con potenzialità di recupero naturalistico. Obiettivi e strategie: Obiettivo del piano è il riordino e la qualificazione delle costruzioni insediative presenti nel territorio provinciale, nella doppia dimensione d’area vasta ed intercomunale, lavorando in controtendenza, per valorizzare la varietà e l’identità dei modelli insediativi storici e di quelli consolidati e riconoscibili, fattori di identità della comunità

L’area oggetto di intervento ricade nel seguente “Sistema insediativo funzionale” come individuato dal PTPG:

- - ARS 3 – Ambito di riorganizzazione e sviluppo di sedi di attività produttive esistenti e di previsione di P.R.G. – Coreno Ausonio-Ausonia dove sono da favorire le attività industriali ed artigianali legate

*al settore dell'estrazione e lavorazione dei materiali lapidei con lo sviluppo di attività a servizio della produzione e commercializzazione degli stessi".*

### **La pianificazione comunale**

Come evidenziato nella relazione *"la strada progettata ricade nelle seguenti zone di P.R.G. del Comune di Coreo Ausonio:*

- *Zona G1 agricola normale;*
- *Zona G2 agricola con possibilità estrattiva;*

*Inoltre per un breve tratto ricade in un'area individuata come "cava di marmo in atto".*

*Come si evince dagli elaborati grafici di progetto parte del tracciato della strada di progetto risulta in variante al PRG vigente".*

### **Altri vincoli**

Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Bacino del Liri - Garigliano e Volturno –

Rischio Frane

Come evidenziato nella relazione *"la strada di progetto ricade nelle seguenti aree individuate nel PAI – rischio frane:*

- *A4 - Area di alta attenzione: area non urbanizzata, potenzialmente interessate da fenomeni di innesco, transito ed invasione di frana a massima intensità attesa alta;*
- *C1 - Area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati all'interno, ovvero di fenomeni di primo distacco, per la quale si rimanda al D.M.LL.PP. 11/3/88;*
- *APa – Area di attenzione potenzialmente alta: area non urbanizzate, nelle quali il livello di attenzione, potenzialmente alto, può essere definito solo a seguito di indagini e studi a scala di maggiore dettaglio".*

### Rischio Idraulico

Come evidenziato nella relazione *"l'area oggetto di intervento non risulta essere ricompresa in zone a rischio idraulico. Il Rio Pennino pur non rientrando tra i corsi d'acqua interessati dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico – Rischio idraulico [PsAI-Rii], è però sottoposto all'applicazione delle disposizioni dettate per il reticolo minore dalle Norme di Attuazione del citato PsAI-Ri (art. 11)".*

### Vincolo idrogeologico

Come evidenziato nella relazione *"le opere in progetto ricadono totalmente all'interno dell'area soggetta a vincolo idrogeologico e forestale, pertanto dovrà essere richiesto nulla osta da parte dell'ente competente".*

### Aree naturali protette

Come evidenziato nella relazione *"dall'analisi delle cartografie messe a disposizione online dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare tramite il Geoportale nazionale, si evince che le opere in progetto non ricadono in Aree naturali protette né in aree perimetrare come SIC, ZSC e ZPS".*

## **DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI POTENZIALMENTE SOGGETTE AD UN IMPATTO IMPORTANTE**

### **Atmosfera**

Come evidenziato nella relazione *"L'attuale configurazione della rete di monitoraggio regionale della qualità dell'aria non prevede l'ubicazione di una stazione nel territorio del Comune di Coreno Ausonio, ne consegue l'assenza di misurazioni della concentrazione delle sostanze inquinanti dell'aria da rete fissa. La stazione di rilevamento prossima alle aree di studio è la stazione Cassino".*

Come evidenziato nella relazione “relativamente alla Verifica del rispetto dei limiti imposti dal D. Lgs. 155/2010 – anno 2016, si è, altresì, fatto riferimento al documento pubblicato da ARPA Lazio “Monitoraggio della qualità dell’aria 2016 Sintesi preliminare dei risultati” (DT DAI 02/17 del 08/02/2017)”.

Come evidenziato nella relazione “come si evince dalla tabella sopra riportata il numero di superamenti limite giornaliero di PM10 nella stazione di Cassino risulta superiore al valore consentito dalla norma. Inoltre come indicato a pag. 7 del documento di “Monitoraggio della qualità dell’aria 2016 Sintesi preliminare dei risultati”, il limite annuo relativo al PM2,5 è stato superato nella stazione di Cassino”.

Come evidenziato nella relazione “dalla tabella sopra riportata (omissis) si evince che relativamente al Biossido di Azoto non si riscontrano criticità nella stazione di monitoraggio di Cassino. Relativamente al Biossido di zolfo (SO2) ed al monossido di carbonio (CO), anche nell’anno 2016

non sono stati rilevati superamenti dei valori limite imposti dal D. Lgs. 155/2010 in nessuna delle stazioni della rete di monitoraggio regionale”.

#### Sorgenti inquinanti attualmente presenti

Come evidenziato nella relazione “nell’area interessata dal tracciato stradale di progetto, le sorgenti di inquinamento attualmente presenti sono costituite prevalentemente da:

- Traffico veicolare che si sviluppa lungo le principali direttrici viarie localizzate nell’area di intervento, con particolare riferimento a Est alla strada Provinciale SP 134 Cesano – Ausonia, a Ovest dalla strada provinciale SP 229 e a Nord-Ovest alla strada statale SS 630 – Ausonia.
- Attività di coltivazione delle cave di calcare da taglio. L’attività estrattiva inquina l’atmosfera con l’emissione di polveri provenienti dalle operazioni di scavi, perforazioni, brillamenti di mine, movimento e trasporto, frantumazione e macinazione dei minerali, disturbi provocati dal rumore e vibrazioni connessi soprattutto dall’uso di esplosivi”.

#### Possibili impatti dell’intervento proposto

##### Fase di cantiere

Come evidenziato nella relazione “nella fase di realizzazione delle opere di progetto, l’inquinamento dell’atmosfera è dovuto sostanzialmente alle emissioni di polveri e di gas inquinanti, per effetto prevalente dei mezzi di trasporto e di lavoro. L’impatto indotto dall’emissione delle polveri è dovuto principalmente ai movimenti di materiali, alle lavorazioni di cantiere ed al traffico veicolare pesante: durante la fase di preparazione del sito e di realizzazione delle opere, il cantiere produrrà impatti, che potranno riversarsi sulle aree vicine in funzione delle condizioni di ventosità. Tale impatto è difficilmente quantificabile; in ogni caso, è comunque possibile sostenere che si tratti di un disagio temporaneo, legato alla durata del cantiere. Nell’area interessata dagli interventi di progetto sono presenti piccoli agglomerati di edifici residenziali come riportato in Figura 8, che rappresentano dei possibili ricettori relativamente alle emissioni prodotte durante le lavorazioni di progetto”.

##### Fase di esercizio

Come evidenziato nella relazione “in fase di esercizio è prevedibile un incremento delle emissioni in atmosfera, relativamente ai ricettori localizzati nel paragrafo precedente, determinato dal flusso di traffico sul nuovo asse viario”.

#### **Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

##### Inquadramento naturalistico dell’area interessata

Come evidenziato nella relazione “la strada di progetto per buona parte interessa zone perimetrale dal PTPR come “aree boscate”. Come si evince dal documento “Tav 2b – SIP Relazione paesaggistica – indagine vegetazionale” del progetto definitivo firmato dall’Agronomo Dott. Alberto Brunetti (a cui si rimanda per i dettagli), l’area oggetto di intervento è già compromessa per l’attività estrattiva in atto da anni. Di seguito si riporta uno stralcio del documento sopracitato: “I movimenti di materiale di massa

provocati dalle attività estrattive a cielo aperto hanno distrutto totalmente gli ecosistemi locali. Al posto di una struttura biologica equilibrata, formata da produttori vegetali, consumatori animali e decompositori microbiologici, è subentrato un paesaggio uniforme, con un forte impoverimento biologico. Il suolo maturo ricco di humus è andato perduto e al suo posto sono subentrati suoli minerali grezzi, come pure il bilancio idrico è stato compromesso, il microclima ha caratteristiche quasi estreme. Quanto detto fa capire quanto importante la realizzazione della strada per i motivi innanzi esplicitati e quanto sia irrisorio l'eventuale impatto ambientale che potrebbe arrecare il breve tratto di strada nell'attraversare una piccola zona boscata, limitrofa alle cave".

#### Possibili impatti dell'intervento proposto

Come evidenziato nella relazione "i possibili impatti negativi prevedibili, sono da ascrivere ai seguenti motivi:

- Possibili interferenze in fase di cantiere e di esercizio dovuti a incremento di emissione polveri e rumori;
- Possibile abbattimento di essenze arboree e arbustive".

#### **Paesaggio, patrimonio architettonico ed archeologico**

##### Inquadramento paesaggistico dell'area interessata

Come evidenziato nella relazione "dall'analisi degli strumenti di pianificazione e tutela del paesaggio vigenti (Piani territoriali Paesistici, regime dei vincoli, etc) e dall'analisi del documento "Tav 2b – SIP Relazione paesaggistica – indagine vegetazionale" del progetto definitivo firmato dall'Agronomo Dott. Alberto Brunetti, si evince che la zona oggetto di intervento ricade in buona parte in area perimetrata dal PTPR come "area boscata" (Tavola B) e nel sistema di "Paesaggio Naturale" e "Paesaggio naturale di continuità" (Tavola A).

Dall'analisi del PTPR e del documento "Tav 2b – SIP Relazione paesaggistica – indagine vegetazionale" del progetto definitivo si evince che la strada di progetto è limitrofa ad un'area a rischio paesaggistico denominata "Discariche, depositi, cave" (Tavola C del PTPR) e che tale area risulta già compromessa per l'attività estrattiva in atto da anni".

#### Possibili impatti dell'intervento proposto

Come evidenziato nella relazione "i possibili impatti negativi prevedibili, sono da ascrivere ai seguenti motivi:

- Possibile abbattimento di essenze arboree e arbustive.
- Occupazione permanente della ristretta fascia di suolo interessata dal tracciato stradale di progetto;
- Modifica della morfologia dell'area, la strada verrà realizzata a mezza costa, in rilevato e in trincea".

#### **Rumore e vibrazioni**

##### Sorgenti inquinanti attualmente presenti

Come evidenziato nella relazione "nell'area interessata dal tracciato stradale di progetto, le sorgenti di inquinamento attualmente presenti relativamente a rumori e vibrazioni sono costituite prevalentemente da:

- Traffico veicolare che si sviluppa lungo le principali direttrici viarie localizzate nell'area di intervento, con particolare riferimento a Est alla strada Provinciale SP 134 Cesano – Ausonia, a Ovest dalla strada provinciale SP 229 e a Nord-Ovest alla strada statale SS 630 – Ausonia.
- Attività di coltivazione delle cave di calcare da taglio. L'attività estrattiva inquina l'atmosfera con l'emissione di polveri provenienti dalle operazioni di scavi, perforazioni, brillamenti di mine, movimento e trasporto, frantumazione e macinazione dei minerali, disturbi provocati dal rumore e vibrazioni connessi soprattutto dall'uso di esplosivi".

#### Possibili impatti dell'intervento proposto

Come evidenziato nella relazione “*nella fase di realizzazione delle opere di progetto, è prevedibile un incremento dei livelli di rumore e vibrazioni, per effetto prevalente dei mezzi di trasporto e di lavoro. Tale incremento è dovuto principalmente, alle lavorazioni di cantiere ed al traffico veicolare pesante: durante la fase di preparazione del sito e di realizzazione delle opere, il cantiere produrrà impatti, che potranno riversarsi sulle aree vicine. Tale impatto è difficilmente quantificabile; in ogni caso, è comunque possibile sostenere che si tratti di un disagio temporaneo, legato alla durata del cantiere. Nell’area interessata dagli interventi di progetto sono presenti piccoli agglomerati di edifici residenziali come riportato in Figura 11, che rappresentano dei possibili ricettori relativamente alle emissioni di rumori e vibrazioni*”.

#### Fase di esercizio

Come evidenziato nella relazione “*in fase di esercizio è prevedibile un incremento delle emissioni di rumori e vibrazioni, relativamente ai ricettori localizzati nel paragrafo precedente, determinato dal flusso di traffico sul nuovo asse viario*”.

**CONSIDERATO** che il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Bacino del Liri - Garigliano e Volturno evidenzia che la strada di progetto ricade nelle seguenti aree individuate nel PAI – rischio frane:

- A4 - Area di alta attenzione: area non urbanizzata, potenzialmente interessate da fenomeni di innesco, transito ed invasione di frana a massima intensità attesa alta;
- CI - Area di possibile ampliamento dei fenomeni franosi cartografati all’interno, ovvero di fenomeni di primo distacco, per la quale si rimanda al D.M.LL.PP. 11/3/88;
- APa – Area di attenzione potenzialmente alta: area non urbanizzate, nelle quali il livello di attenzione, potenzialmente alto, può essere definito solo a seguito di indagini e studi a scala di maggiore dettaglio”.

**PRESO ATTO** che il parere favorevole dell’Autorità di Bacino dei fiumi Liri - Garigliano e Volturno, n. 7720 del 12/10/2012 allegato allo studio preliminare ambientale, è condizionato all’attestazione della non delocalizzabilità dei tratti ricadenti nelle aree A4 ed Apa.

**PRESO ATTO** che tale attestato non è stato presentato a questa autorità

**PRESO ATTO** che non sono state presentate soluzioni alternative che non ricadano in aree A4 ed Apa.

**PRESO ATTO** che le opere in progetto ricadono totalmente all’interno dell’area soggetta a vincolo idrogeologico e forestale, pertanto dovrà essere richiesto nulla osta da parte dell’ente competente.

**PRESO ATTO** che tale nulla osta non è stato presentato a questa autorità

**PRESO ATTO** che nello studio preliminare ambientale sono segnalati piccoli agglomerati di edifici residenziali che rappresentano dei possibili ricettori sensibili alle emissioni relative sia alla componente Ambientale Atmosfera che a la componente Rumore e Vibrazioni

**PRESO ATTO** che nello studio preliminare in relazione alle componenti Ambientali Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi sono segnalate Possibili interferenze in fase di cantiere e di esercizio dovuti a incremento di emissione polveri e rumori e al Possibile abbattimento di essenze arboree e arbustive.

**CONSIDERATE** le sensibilità ambientali segnalate nello studio preliminare ambientale relativamente al PTPR e al Possibile abbattimento di essenze arboree e arbustive, l'occupazione permanente della ristretta fascia di suolo interessata dal tracciato stradale di progetto e la modifica della morfologia dell'area, la strada verrà realizzata a mezza costa, in rilevato e in trincea”.

**VALUTATA** la richiesta di ulteriore documentazione del Ministero dei Beni e Delle Attività Culturali e del Turismo nota n. 2593 del 28/02/2018.

**VALUTATO** che sono presenti nell'area di progetto sensibilità ambientali rilevanti legate alle componenti Ambientali Suolo, Sottosuolo, Ambiente Idrico e paesaggio.

**VALUTATO** che sono presenti nell'area di progetto sensibilità ambientali legate alle componenti Ambientali Atmosfera, Rumore, Vibrazioni, Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi

**RITENUTO** che la valutazione e le eventuali azioni di mitigazione da attuare dovranno essere estese ai nuclei abitativi interessati dall'intervento.

Gli elaborati progettuali nonché lo studio ambientale, depositati presso questa Autorità competente, comprensivi delle integrazioni prodotte, sono da considerarsi parte integrante del presente atto;

**Tenuto conto** del Principio di precauzione di cui all'art. 174 del Trattato UE;

**RITENUTO**, pertanto, di dover procedere all'espressione del provvedimento di verifica di assoggettabilità ex art. 19 del D.lgs. n.152/2006, assoggettando il progetto di “Sistemazione ed allargamento Strada Comunale catastalmente denominata Pennino” nel Comune di Coreno Ausonio (FR) a seguito della richiesta del COSILAM alla valutazione di cui all'art. 27 bis del medesimo decreto.

## TUTTO CIÒ PREMESSO

Effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell'art 20, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in relazione all'entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte

## D E T E R M I N A

di sottoporre le opere in argomento dal procedimento di V.I.A. articolo 27 bis del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

di trasmettere la presente determinazione alla Proponente e al Comune di Coreno Ausonio;

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

di pubblicare la presente determinazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio e sul sito web [www.regione.lazio.it/ambiente](http://www.regione.lazio.it/ambiente);

di rappresentare che avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento secondo le modalità di cui al D.Lgs. 02/07/2010, n.104, ovvero, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni;

Il Direttore  
Ing. Flaminia Tosini