



*Il Ministro dell' Ambiente*

**DI CONCERTO CON IL**

**MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di completamento della superstrada Sora-Frosinone da realizzarsi in Comune di Veroli, Ferentino (FR) presentata dalla Regione Lazio Assessorato Opere e Reti di Servizi di Mobilità con sede in via del Caravaggio 99, 00147 Roma, in data 22 maggio 1998;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Regione Lazio Assessorato Opere e Reti di Servizi di Mobilità in data 11 maggio, 16 giugno e 26 luglio 1999;

**CONSIDERATO** che le integrazioni sono risultate sostanziali e che pertanto le stesse sono state rese pubbliche ai sensi della vigente normativa, con pubblicazione del 14 maggio 1999;

**VISTA** la nota n. 6813 della Regione Lazio del 26 ottobre 1999, pervenuta il 2 novembre 1999, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTE** le note n. ST/407/26854 del Ministero per i beni e le attività culturali del 26 ottobre 1998, pervenuta in data 3 novembre 1998, e la nota n. ST/407/378/2000 del 7 gennaio 2000, pervenuta il 20 gennaio 2000, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 358 formulato in data 4 maggio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Regione Lazio Assessorato Opere e Reti di Servizi di Mobilità;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il "Completamento della Superstrada Sora-

*FW*  
*CB* *AR* *A*

Frosinone dal bivio di Castelmassimo nel Comune di Veroli all'Autostrada A1, nel Comune di Ferentino”;

- che il tronco di strada in progetto si sviluppa complessivamente per km 12,9; ed è suddiviso in tre tratti:

- “1° stralcio funz.”, da svincolo Castelmassimo a svincolo S.C. S.Cecilia per S.S. 6 (5,4 km~);
- “completamento”, da svincolo S.C. S.Cecilia per S.S. 6 a svincolo Ferentino (5,1 km ~);
- “asse attrezzato”, da svincolo Ferentino a innesto su Asse di Supporto ASI (2,4 km ~);

- il primo tratto si attesta sul caposaldo ovest dell'esistente tratto di superstrada Sora-Castelmassimo, in corrispondenza dell'esistente svincolo per l'attuale S.S. 214 Sora-Frosinone (completandolo per la direzione ovest), e piegando subito decisamente verso nord-ovest, supera quindi l'incisione valliva del fiume Cosa e gli insediamenti residenziali distribuiti lungo le due strade comunali ai lati della valletta, riporta quindi a raso dopo un breve tratto in trincea, proseguendo su basso rilevato, in territorio aperto e leggermente ondulato; alzandosi quindi in quota su alto viadotto si avvicina alla S.S. 155 Fiuggi -Frosinone, che sovrappassi ai limiti degli insediamenti residenziali distribuiti lungo questa (Arillette) e soprattutto lungo una strada locale (Quercia d'Orlando) trasversale a questa.

Dopo uno svincolo a due livelli per il raccordo con la stessa S.S. 155, la strada prosegue mantenendosi ancora su alto rilevato (> 6 m), in aderenza all'estrema propaggine di un poggio (Colle Cattrino, sulla sommità occupato da un nucleo rurale storico), laddove questo termina alla riva di un corso d'acqua (Fosso della Francesca), che in tale tratto viene spostato e rettificato, anche per facilitare il superamento della Strada Comunale Tecchiena.

La strada prosegue poi verso ovest ancora su territorio aperto poco o nulla insediato (località Cavariccio e Campone), ricalcandone le varie ondulazioni con alterne salite e discese comunque leggere, con tratti in rilevato e tratti in trincea, intersecando colatoi minori (fosso di Monte Radicino) e viabilità vicinali e rurali minori. Su un tratto finale di alto rilevato, si inserisce uno svincolo a due livelli per la Strada Comunale di S.Cecilia, tramite la quale si può raggiungere la S.S. 6 Casilina;

- nel secondo tratto, la strada si avvicina subito alle pendici assai acclivi del Monte Radicino, boscate e sedi di grandi e evidenti attività di cava, e quindi piega verso sud-ovest, in zona di insediamenti residenziali e produttivi sparsi (Straccamuri e Roana), mantenendosi dapprima su rilevato medio-alto (h 3,5 - 7,5 m), poi scendendo a raso e in leggera trincea e risalendo poi nuovamente su alto rilevato (h 6,0-8,5 m), su cui sovrappassa la S.S. 6 Casilina. Quindi prosegue riprendendo in ampia curva la direzione ovest, in territorio agricolo sempre meno ondulato, scendendo gradualmente su basso rilevato e finanche a raso, facendosi sovrappassare da diverse strade locali comunale (tra cui la strada Grotticelle, con omonimo nucleo residenziale) fino ad avvicinarsi, risalita su alto rilevato (h 6-7 m) ai nuclei di Colleviglio e Labrofico e relativa viabilità locale (che sovrappassa), raggiungendo quasi la Strada Comunale per Ferentino, con la quale si raccorda con svincolo a due livelli previo distacco tra le due carreggiate, in fase di stretta curva verso sud;

- nel terzo tratto la strada, dopo la stretta curva presso lo svincolo per la strada comunale per Ferentino, prosegue con direzione sud, scendendo verso il fondo della valle del fiume Sacco, inizialmente a raso e poi su alto rilevato (h 4-10 m). Supera così con vari ponti la viabilità locale, la linea ferroviaria storica Roma-Cassino-Napoli e l'asse di Supporto ASI di Ferentino; quindi prima di raggiungere l'Autostrada A2 Roma-Napoli, ai margini della zona industriale ASI di Ferentino (a nord dell'Autostrada) e di singoli insediamento residenziali sparsi, si raccorda al previsto nuovo casello di Ferentino tramite svincolo a due livelli.



# *Il Ministro dell'Ambiente*

Piegando a questo punto con decisa curva verso sud-ovest, la strada prosegue soprapassando l'autostrada stessa (in adiacenza al sovrappasso ed agli svincoli del suddetto previsto casello) e giungendo quindi in diretta prossimità all'alveo del fiume Sacco; sovrappassa allora una strada locale e finalmente torna a raso, innestandosi al termine dell'Asse di Supporto dell'area industriale ASI di Frosinone-Ferentino.

- le interconnessioni previste, oltre a quella già esistente all'innesto iniziale sull'attuale S.S. 214 (svincolo di Castelmassimo) e all'innesto finale sull'Asse di Supporto ASI Frosinone-Ferentino, sono 4:

- svincolo sulla S.S. 155 Fiuggi-Frosinone;
- svincolo per la S.S. 6 Casilina (indiretto, tramite Strada Comunale Santa Cecilia);
- svincolo sulla S.C. per Ferentino;
- svincolo per il previsto casello dell'A2 di Ferentino;

**considerato che:**

- il tracciato di progetto ricade nell'ambito territoriale n. 11 del Piano Territoriale Paesistico interessando "beni diffusi" di cui alla lettera c) dell'art. 1 della legge 431/85 (fiumi, torrenti, corsi d'acqua, di cui T.U. - R.D. 1775/37) nei seguenti punti:

- attraversamento del fosso Cavaricchio con ponte di 20 m di luce;
- attraversamento del fosso Monte Radicinio con ponte di m 5 di luce;

**osservato che:**

- a seguito degli approfondimenti e delle criticità segnalate nel corso della prima parte delle attività istruttorie, il proponente ha adeguato il progetto con sostanziali modifiche dell'ultimo tronco (variante con nuovo tracciato di circa 2,5 km), in corrispondenza dello svincolo per Ferentino, del sovrappasso alla linea ferroviaria e del nodo con il previsto nuovo casello di Ferentino e le strada ASI a nord e a sud dell'Autostrada;

- la nuova versione progettuale non prevede più lo svincolo (a due livelli) per Ferentino a nord del sovrappasso sulla linea ferroviaria, località Labrofico e Colleviglio; di conseguenza è notevolmente ridotto lo sviluppo infrastrutturale e il consumo di suolo (originariamente di circa 18 ha).

Per la connessione con l'Asse di Supporto ASI Frosinone-Ferentino a sud dell'autostrada, il nuovo progetto utilizza il raccordo in sovrappasso sull'Autostrada, recentemente realizzato per finalità di rete locale ed innestato proprio sulla rotonda terminale del citato Asse; esso risulta quindi più corto del progetto originario di circa 1 km, essendo stato totalmente eliminato l'originario e specifico tratto terminale di scavalco dell'autostrada e sul lato sud della stessa per l'innesto sul citato Asse di supporto ASI, tratto che comprendeva quattro sovrappassi e soprattutto era di notevole impatto con il sistema idrogeologico, naturalistico e paesaggistico del fiume Sacco, nelle cui fasce di pertinenza entrava con ingombri rilevanti (giungendo anche in diretta contiguità all'alveo del fiume).

In tale nuova versione la connessione con il casello autostradale viene risolta con diretta linearità, e viene anche prevista una relazione, indiretta ma completa, con la strada ASI a nord dell'autostrada;

- la strada di nuovo progetto, anziché salire su alto rilevato, si mantiene su quote medio basse (h 2-3 m), e le tre viabilità locali intersecate che nella precedente versione progettuale erano sovrappassate con ponte vengono invece ricucite con altrettanti cavalcavia. Tracciata, quindi, diversamente e con maggior ampiezza la curva da est verso sud presso i nuclei residenziali di Labrofico e Colleviglio (con sovrappasso della strada locale ma senza più raccordo per Ferentino; raggio di curva 700 m), dopo un tratto in medio e alto rilevato, con un unico viadotto (lungo circa 500 m e di 16 campate, sostitutivo di 4 sovrappassi) supera una strada locale, la linea ferroviaria, la strada ASI a sud della ferrovia e un ramo di svincolo; quindi con rampa di discesa in curva (raggio 200 m) termina a raso

11/11/11

GGAR

innestandosi direttamente ed assialmente sul piazzale del previsto nuovo casello autostradale (progetto preliminare, con apertura verso nord), tra le trombette laterali di svincolo con il raccordo per l'Asse di Supporto ASI posto a sud dell'autostrada. Tramite le piste a raso di tale svincolo (e il relativo specifico raccordo anch'esso a raso), la superstrada è connessa anche con l'asse ASI a nord dell'autostrada, tramite nuovo quadrivio in corrispondenza delle rampe di risalita del sottopasso alla linea ferroviaria già realizzato per la connessione con Fermentino;

- il nuovo nodo complesso superstrada-strade ASI-casello viene riconosciuto di notevole importanza per il supporto all'accessibilità delle diverse e grandi zone industriali ASI.

Per esso, su richiesta il proponente ha prodotto una simulazione di traffico, ricostruendo le matrici O/D di nodo, orarie di morbida e di punta, per tipo di veicoli e per diversi scenari temporali già considerati. La simulazione viene effettuata con modelli di generazione, in particolare di tipo gravitazionale su base comunale demografica ed occupazionale (attuali o di previsione), integrati, per il traffico merci, con coefficienti parametrici di generazione di flussi merci per addetto e con una distribuzione dei flussi per direttrice corrispondente ai risultati delle indagini e previsioni di traffico svolte per il vicino interporto di Frosinone.

L'assegnazione delle possibili relazioni tra le varie O e D alle diverse manovre di svincolo o di attraversamento del nodo e la trasformazione dei flussi di persone in flussi orari di veicoli (tramite stime della distribuzione oraria distinte per tipologia di spostamento e coefficienti di carico da letteratura) consentono quindi di ricostruire i flussogrammi di nodo per i diversi momenti della giornata, per le diverse tipologie di veicoli, e per i diversi orizzonti temporali considerati.

L'esito delle simulazioni rivela flussi previsti di traffico merci di dimensione notevole: rispettivamente agli anni 2001 e 2030, e nel complesso delle varie rampe di manovra, essi ammontano a 600-1.100 veicoli pesanti / h di punta con l'attuale area industriale, e crescono a 750-1.400 veicoli pesanti / h di punta nella configurazione urbanistica e produttiva di previsione. Di consistenza parimenti notevole appaiono i flussi di veicoli leggeri (nel tratto di nodo più carico, 950-1.770 unità / h di punta nella configurazione attuale di Z.I., 1.240-2.333 unità / h di punta nella configurazione di previsione).

#### **valutato che:**

- i tratti di superamento delle strade comunali di S.Giuseppe e di S.Mattia, poste ai lati sinistro e destro del fiume Cosa, come riconosciuto nello studio di impatto ambientale, presentano elevata criticità per l'interferenza con numerosi edifici per lo più residenziali, taluni dei quali direttamente investiti dalla strada e relative pertinenze, talaltri immediatamente lambiti. Il tema progettuale è reso ancora più complesso per la presenza, tra i due ambiti insediativi, del fiume e relativa valletta, con caratteristiche di apprezzabile naturalità, rimarcata in sponda sinistra, fin a poco più a nord, da un terrazzamento con gradino improvviso e continuo che segna il confine tra ambito fluviale con caratteri marcatamente naturali e le adiacenti zone agricole al superiore livello di piana.

Il tracciato di progetto inizia impostato sulla quota della sponda alta in sinistra, da dove scende progressivamente, prima su rilevato sempre alto e poi su viadotto continuo (l. 320 m ~, con 11 campate di h. 7-11 m) fino alla quota minima in corrispondenza dell'alveo di magra, per poi risalire sul versante destro del fondovalle (più breve e acclive) con minore pendenza e dislivello, prima su basso rilevato e poi in trincea, incidendo modestamente il margine estremo della piana (h. max -2,5 m) sulla quale riemerge poco dopo, per riguadagnare un andamento orizzontale di poco elevato sulla quota campagna.

Con tale andamento, le intersezioni tra la strada di progetto e le suddette strade locali sono risolte diversamente: la strada di S.Giuseppe, in sponda sinistra, con forzoso sottopasso, sagomato

VVVV  
G.B.A.P.



# *Il Ministro dell' Ambiente*

tortuosamente in avvicinamento al fiume (e quindi con necessità di ulteriore abbassamento rispetto a quanto necessario nel punto di intersezione naturale); la strada di S.Mattia, in sponda destra, in coincidenza con il breve tratto in modesta trincea, con sovrappasso inserito sostanzialmente nell'attuale sede. Nell'uno e nell'altro caso, il progetto prevede l'inserimento di tali varianti in stretta adiacenza con edifici preesistenti.

Data la diffusione di insediamenti sparsi nell'intera zona, nonchè i caratteri morfologici sopra descritti, non pare sussistere alcuna variante o alternativa di tracciato planimetrico che consegua significativi miglioramenti di inserimento ambientale; così è anche per l'ipotesi di variante locale presentata nello studio di impatto ambientale (tratto locale dell'alternativa 1).

I margini di possibile ottimizzazione appaiono peraltro significativi sia sul sistema fluviale sia sul sistema antropico.

La soluzione di superamento in viadotto di tutta la fascia fluviale di maggior valenza naturale appare infatti la meno impattante specie sulle ripisilve fluviali, ma in tale ambito è possibile ed opportuno ridurre l'evidenza paesaggistica del viadotto ed eliminare i muri di contenimento previsti soprattutto in sponda sinistra, di elevato contrasto visuale. A tali fini le quote del tratto in versante destro e di quello su viadotto possono essere utilmente abbassate di circa 2 m; inoltre in sponda destra, in corrispondenza di aree agricole, il viadotto dovrà essere sostituito da rilevato (eventualmente con uno o più sottopassi faunistici adeguati per sito e forma).

Riguardo al sistema insediativo, un abbassamento (ancora di almeno 2 m) delle quote dell'intero tratto di risalita al piano in sponda destra può aumentare lunghezza e profondità del tratto in trincea (finanche alla possibilità di ricopertura di un breve tratto con galleria artificiale), riducendo così l'evidenza visuale della strada e l'impatto acustico del relativo traffico (entrambe riconosciute critiche dallo stesso studio di impatto ambientale e, per l'aspetto paesaggistico, come tra le più rilevanti dell'intero tracciato).

Sempre riguardo al sistema insediativo, è possibile ridurre anche l'impatto determinato degli interventi di variante della viabilità trasversale, addolcendone il tracciamento planoaltimetrico. In particolare, in sponda sinistra è possibile ridurre la tortuosità planimetrica del tratto in sottopasso della Strada Comunale di S.Giuseppe, mantenendolo più lineare e su quote più elevate, in asse o tutt'al più a sud-est dell'attuale sede; in sponda destra, invece, l'abbassamento delle livellette della superstrada in progetto può ridurre parallelamente l'elevazione e l'ingombro planimetrico dei rilevati di rampa del sovrappasso per la S. C. di S.Mattia.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta alle valenze idriche ed idrogeologiche, tramite collocazione delle pile sempre fuori alveo e protezione totale dalle acque di dilavamento della piattaforma stradale di prima pioggia e da accidentali sversamenti da veicoli. Inoltre il distanziamento tra i viadotti delle due carreggiate superstradali dovrà garantire almeno una parziale illuminazione delle aree sottostanti, a parziale interruzione dell'effetto tunnel; alle stesse dovrà essere garantita un'adeguata subirrigazione con le acque di piattaforma successive a quelle di prima pioggia.

In generale, inoltre, l'impatto sul sistema insediativo potrà essere ulteriormente mitigato tramite inserimento, ai due lati sia della superstrada che delle varianti della viabilità trasversale, di un'adeguata fascia verde di mitigazione visuale ed acustica, estesa almeno fino a 25 m dal margine di carreggiata pavimentata più vicino. Per la continuità e la completezza di tali fasce verdi occorrerà quindi delocalizzare qualche edificio in più rispetto a quelli ipotizzati nel progetto. Rilevati e trincee potranno così essere realizzati sempre con scarpate a pendenza naturale o comunque atta all'impianto di specie sia arboree che arbustive autoctone, adeguatamente

raccordate all'andamento del terreno ed eventualmente attrezzate anche con barriere acustiche artificiali di rinforzo.

Il coordinamento di tali diverse modifiche ed ottimizzazioni potrà essere curato con uno specifico approfondimento di revisione progettuale e di inserimento ambientale;

- il tratto ad ovest della S.S. 155 e fino allo svincolo per la S.S. 6 Casilina (indiretto, sulla S.C. di Santa Cecilia) attraversa un territorio agricolo di maggior valenza ed integrità paesaggistica, riconosciuta anche dallo studio di impatto ambientale, per la tessitura poderale a maglie più larghe come per la ridotta presenza di insediamenti sparsi, per lo più a carattere tradizionale (sia come borghi che come casali). Il paesaggio appare segnato da colture arboree e di pregio, nonchè, in zona Colle Cattrino, dall'abitato compatto adagiato sulla parte alta di un poggio circondato da versanti coperti da vegetazione arboreo-arbustivo estesa fino al livello della piana, ove, sul lato nord, scorre con andamento ancora naturalmente sinuoso un corso d'acqua "Fosso della Francesca". In zona e nelle aree più ad ovest sono inoltre segnalate diverse emergenze archeologiche, tra cui quelle nelle località di Colle Cattrino, di Campone e di Quarticciolo.

Il tracciato di progetto, appena superata la S.S. 155, si avvicina alquanto al nucleo abitato, ponendosi direttamente al piede del versante settentrionale del poggio (quello a maggior copertura vegetazionale) e sovrapponendosi ad un tratto del suddetto corso d'acqua, che necessariamente dovrebbe essere deviato sacrificandone parte della fascia di pertinenza e della relazione con il versante del poggio e relativa macchia. Più ad ovest il tracciato seziona alcuni fondi agricoli, alcuni dei quali con colture arboree e di pregio (vigneti biologici).

In tale ambito appare più rispettoso delle diverse componenti ambientali e paesaggistiche il tracciato locale dell'alternativa "1", che rimane più distante dagli insediamenti della località Colle Cattrino, ed in particolare supera il nucleo abitato del poggio ponendosene nettamente discosto sul quadrante sud, senza deviazioni del Fosso della Francesca (che può attraversare più a sud, in ortogonale), e che più avanti procede lungo una linea più di margine ai diversi fondi agricoli (salvo un'interferenza con la parte più settentrionale di un'area boscata sottoposta a vincolo idrogeologico, interferenza peraltro eliminabile con minimo spostamento d'asse), nonchè con minori interferenze con le segnalate aree di emergenze archeologiche. Tale soluzione consegue quindi una significativa riduzione degli impatti sui sistemi naturali, paesaggistici e socio-economici. Nella parte iniziale di tale tracciato, un andamento altimetrico in parziale o totale trincea (eventualmente in parte anche ricoperta artificialmente) potrà ridurre ulteriormente l'ingombro paesaggistico sulla fascia della S.S. 155 e sugli insediamenti immediatamente limitrofi (specie la Villa, alla quale la strada dovrà comunque passare vicino) e su quelli lungo la strada locale trasversale subito a nord (ove secondo le simulazioni dallo studio di impatto ambientale notevoli potrebbero essere gli impatti acustici della strada di progetto), nonchè sulla zona agraria romana, subito a nord-est;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATA** la nota n. 6813 della Regione Lazio del 26 ottobre 1999, pervenuta il 2 novembre 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:



# *Il Ministro dell' Ambiente*

## *in fase di esercizio dell'opera:*

- 1) dovrà essere assicurata attraverso il ripristino della viabilità secondaria esistente e/o accessi fondiari la gestione agricola dei fondi;*
- 2) analogamente a quanto prescritto al punto precedente dovranno essere ripristinati tutti i servizi di irrigazione che dovessero essere interrotti per effetto della realizzazione dell'infrastruttura;*
- 3) allo scopo di ridurre l'approvvigionamento di materiali da cave con conseguente riduzione di risorse non rinnovabili sarà necessario ottimizzare ulteriormente il riutilizzo dei materiali e, ove questi non dovessero garantire adeguate caratteristiche meccaniche, si prescrive di approfondire, anche attraverso indagini sperimentale, la possibilità di stabilizzare le terre con tecniche ormai consolidate nell'ambito dell'esecuzione dei lavori stradali;*
- 4) l'approvvigionamento dei materiali litoidi connesso alla realizzazione dell'infrastruttura dovrà comunque essere eseguita nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava;*
- 5) il materiale destinato alla discarica dovrà prioritariamente essere utilizzato per il recupero di attività estrattive esaurite e/o per la copertura di discariche e/o per interventi di bonifica: tali operazioni di riqualificazione dovranno comunque essere concordate con le autorità competenti e successivamente dovranno seguire l'iter autorizzativo del caso ai sensi delle norme di settore;*
- 6) per quanto concerne gli interventi di protezione dall'inquinamento acustico dovranno essere privilegiate barriere costituite da filari alberati, laddove queste non fossero sufficienti a garantire un adeguato livello del clima acustico dovranno essere adottate soluzioni miste con barriere antirumore e filari alberati;*
- 7) al fine di assicurare l'attecchimento degli impianti vegetazionali che verranno messi a dimora e al fine di assicurare la corretta esecuzione del monitoraggio delle acque superficiali come riportato negli elaborati di progetto il proponente dovrà fornire adeguata garanzia anche di carattere economico;*
- 8) per le abitazioni ricadenti nella fascia di rispetto, qualora non sia possibile pervenire ad un adeguato intervento di mitigazione afferenti le condizioni ambientali in particolare per le componenti aria, rumore, vibrazioni e sicurezza, in funzione della loro distanza sia orizzontale che verticale, si dovrà provvedere all'esproprio degli immobili localizzati in posizione critica;*

## *in fase di cantiere:*

- 1) I cantieri dovranno essere localizzati lontano da ricettori sensibili alle attività di lavorazione, concordando tali localizzazioni con le Amministrazioni che, sentite le ASL competenti, determineranno gli orari di lavoro dei cantieri allo scopo di ridurre il disturbo alle popolazioni e alle attività che si esercitano in zona;*
- 2) anche in fase di costruzione sarà necessario assicurare il mantenimento di tutti i collegamenti esistenti tra i fondi ed il corretto funzionamento dei sistemi di irrigazione;*
- 3) all'uscita dai cantieri sarà necessario prevedere un apposito impianto per il lavaggio delle gomme dei mezzi con vasca di decantazione delle acque, onde evitare fenomeni macroscopici di intorbidimento delle acque superficiali con conseguenze anche irreversibili sugli ecosistemi sensibili;*
- 4) lo stoccaggio provvisorio dei terreni di scotico da riutilizzare per le coperture e i rinverdimenti dovrà essere realizzato in aree non a rischio di esondazione, sufficientemente mascherate dalle visuali e per tempi il più possibile contenuti, inoltre le terre dovranno essere periodicamente bagnate allo scopo di evitare il sollevarsi di polveri e l'eccessiva diminuzione di umidità nei terreni vegetali con conseguente inaridimento;*

**ulteriori prescrizioni:**

*sono fatte salve ulteriori eventuali prescrizioni di carattere idrogeologico conseguenti all'approvazione del progetto esecutivo da parte della competente autorità";*

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/26854 del 26 ottobre 1998, pervenuto in data 3 novembre 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Lazio, con nota n. 12778 del 17.07.1998, qui pervenuta in data 20.07.1998 prot. N.ST/407/18652, ha rilevato che l'opera in esame è prevista dal vigente P.R.G. delle Aree di Sviluppo Industriale (A.S.I.) della Provincia di Frosinone, il quale è assimilato al Piano Territoriale di Coordinamento di cui alla legge 1150/42, dal P.R.G. (non ancora approvato) del Comune di Veroli, dal P.R.G. (vigente) del Comune di Ferentino, sia pure con tracciato difforme, mentre non rientra nelle previsioni del P.R.G. (vigente) del Comune di Alatri (per il quale comunque viene proposta la soluzione di un accordo di programma ai sensi dell'art. 27, 1° comma, della legge del 12.06.1990).*

*I suddetti Piani classificano in genere gli ambiti interessati come zone agricole e tali in effetti sono, sia pur ormai sottoposti a rilevanti fenomeni di antropizzazione e di insediamento edilizio.*

*Alla luce di quanto sopra esposto la Soprintendenza medesima, ritenuto che l'intervento in progetto, conforme sostanzialmente alle strumentazioni urbanistiche sopra descritte, sia compatibile anche con il contesto ambientale tutelato ed è, inoltre conforme alla normativa di P.T.P., ha espresso il proprio parere favorevole con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:*

- *"tutti i rilevati stradali previsti, da realizzarsi sempre a scarpa, siano oggetto, contestualmente alla realizzazione dell'intervento in esame, di opere di inerbimento e piantumazione di siepi ed essenze arboree di tipo locale, quali elementi di minimizzazione di quanto andrà ad eseguirsi e di migliore inserimento nel contesto paesaggistico circostante;*
- *i muri di sottoscarpa e controripa previsti siano rivestiti in pietra calcarea locale chiara;*
- *le sponde dei fiumi, ove siano previste opere di protezione idraulica, siano difese per la parte in vista non con opere in c.a., ovvero interessate da gabbionate in pietra locale calcarea a blocchi e non in lastre;*
- *le aree di risulta di raccordi stradali vengano interessate da inerbimento, piantumazione di siepi e fusti arborei del tipo di essenza locale;*
- *gli apparati arborei eventualmente espantati dovranno essere reimpiantati;*
- *le opere di sostegno e di imposta a terra degli impalcati dei ponti non dovranno mai interessare per alcun motivo l'alveo dei corsi d'acqua vincolati";*
- *la Soprintendenza Archeologica per il Lazio, con nota n. 17480 del 02.10.1998, qui pervenuta in data 15.10.1998, prot. n. ST/407/25890, esaminata la documentazione, ha fatto presente che il progetto propone un tracciato lungo il quale sono individuate una serie di aree di interesse archeologico, peraltro già segnalate ai progettisti a seguito di precedenti ricognizioni. A tale proposito la Soprintendenza ritiene che sia necessario un monitoraggio preventivo più accurato " in seguito al quale sarà indispensabile eseguire una serie di sondaggi e indagini preliminari, finalizzati all'accertamento della reale natura ed entità degli eventuali resti sepolti, indiziati al momento solo da dati di superficie o da ritrovamenti non più verificabili."*

MW  
GB AR





# *Il Ministro dell' Ambiente*

*All luce di quanto sopra, la Soprintendenza, nel comunicare che solo in seguito ai risultati di dette ricerche preventive potrà esprimere un parere definitivo, ha fatto presente che il tracciato alternativo n. 2 interferisce con minor numero di zone a rischio archeologico, precisando che, nell'eventuale scelta di tale percorso, sarà comunque necessario procedere alle indagini preventive di cui sopra.*

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità di quanto comunicato dalle suddette Soprintendenze, esprime parere favorevole, in ordine alla predetta richiesta della Regione Lazio Assessorato Opere e Reti di Servizi e Mobilità di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con l'assoluto rispetto delle sopra specificate condizioni;*

## **CONSIDERATE ALTRESÌ:**

- la nota della Soprintendenza archeologica del Lazio n. 23679 del 29 dicembre 1999, pervenuta il 18 gennaio 2000, con la quale si evidenzia:

*il parere di questo Ufficio per l'opera prevista è sostanzialmente di massima favorevole in quanto ad oggi non emergono elementi archeologici di tale entità da essere ostativi alla realizzazione del progetto.*

*Si confermano in ogni caso le richieste di indagini preventive richieste nelle note suddette, che dovranno essere eseguite da imprese specializzate nel settore prima dell'inizio dei lavori, tenendo presente che l'eventuale ritrovamento di presenze archeologiche potrebbe richiedere modifiche all'opera;*

- la nota dell'Ufficio Centrale n. ST/407/378/2000 del 7 gennaio 2000, pervenuta il 20 gennaio 2000, con la quale si evidenzia:

*con la presente, si ritiene opportuno chiarire che il parere favorevole reso da questo Ufficio Centrale in data 26 ottobre 1998 prot. n. ST/407/26854, nell'ambito della procedura ex art. 6 della legge 349/86, è da intendersi definitivo anche per gli aspetti di natura archeologica, in quanto, con nota n. 23679 del 29 dicembre 1999, qui pervenuta in data 4 gennaio 2000 prot. n. ST/407/180, la Soprintendenza Archeologica per il Lazio, ha inteso precisare che le indagini archeologiche richieste con le precedenti note di parere dovranno essere eseguite da imprese specializzate nel settore prima dell'inizio dei lavori;*

**preso atto che** sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che di seguito sinteticamente si riportano:

- privati cittadini (Straccamore Paolo-legale rappresentante dell'Ass.ne Sportiva "Park Club" sita in Alatri (FR) in Via Colle del Papa, Straccamore Giovanni-proprietario degli immobili sui quali insiste il centro sportivo "Park Club", Giansanti Alberto-legale rappresentante della Soc. "General Trasporti s.r.l." con deposito in Via Mediana Arilette,4, Giansanti Giuseppe-proprietario dell'autocarrozzeria per la trasformazione di veicoli industriali sita in Alatri (FR) in Via Ungheria, 1) presentano una proposta di tracciato alternativo che va da Castelmassimo di Veroli-Innesto S.P. Roana-Tecchiena come riportato nella relazione tecnica e nella planimetria che allegano. In particolare, affermano:

- il tracciato in corrispondenza dell'attuale svincolo di Castelmassimo di Veroli, si innesta con il tronco esistente circa a 350 m. a monte dello stesso, questo a salvaguardia totale della funzionalità e delle possibilità di sviluppo delle attività produttive intercettate durante il percorso, altrimenti condizionate e destinate a scomparire. Tale percorso ha quindi evidenti

1/10/00  
G.B. R.

benefici dal punto di vista occupazionale e della preservazione del tessuto sociale, assecondando col suo sviluppo planimetrico ed altimetrico le caratteristiche morfologiche del territorio attraversato e garantendo la drastica riduzione dell'impatto ambientale rispetto al tracciato di progetto.

La generale coerenza ed integrità del paesaggio rurale attraversato e la, a volte elevata, esposizione visuale dell'opera, rendono rilevante l'impatto sulla componente (paesaggio). Sugli aspetti relativi all'impatto ambientale (vegetazione, flora, fauna, suolo, ecosistemi, rumore, salute pubblica, atmosfera ecc.), questi sono valutati solo parzialmente mitigabili con interventi di carattere tecnico. Infine riduzione costi diretti ed indiretti;

- Comune di Alatri (FR) osserva quanto segue:

- relativamente al tracciato di progetto nella sua parte iniziale in corrispondenza della progressiva 848.60 -904.34 si evince come il percorso della superstrada intercetti una delle più grandi e dinamiche aziende (Park Club) operanti nel settore delle attività sportive, ricreative e del tempo libero in provincia, dotata di numerose attrezzature ed impianti (piscine, campi da tennis, campi da calcetto ecc.), condizionandone sicuramente l'attività stessa, oltre alle numerose abitazioni che verranno a trovarsi ad una distanza dal percorso con tutto ciò che ne deriva da un punto di vista di vivibilità.
- in corrispondenza del cavalcavia via Quercia d'Orlando, il tracciato di progetto verrà a trovarsi immediatamente a ridosso del nuovo edificio di culto in loc. Laguccio regolarmente autorizzato, i cui lavori inizieranno entro l'estate del '98, creando notevoli disagi ai fedeli che ivi si recheranno;
- in corrispondenza dello svincolo previsto sulla S.S. 155 per Fiuggi un rilevante impatto ambientale è dovuto alla presenza di rilevati necessari per l'attraversamento della statale che penalizzano in maniera eccessiva le attività commerciali ed industriali presenti nella zona oltre alle abitazioni esistenti, portando di fatto ad occupare aree in misura maggiore di quanto non fosse necessario per la sola carreggiata nel caso in cui fosse stata scelta una soluzione su piloni che al contempo avrebbe consentito anche un collegamento trasversale dei terreni attraversati;
- in corrispondenza della progressiva 3600.00-3675.00 il tracciato viene ad interessare un'azienda per la lavorazione degli esplosivi (Soc. Scarsella) che, nel, rispetto delle disposizioni normative di sicurezza in merito allo svolgimento delle attività altamente pericolose che impegnano distanze di sicurezza molto gravose, costringerà l'azienda stessa sicuramente alla cessazione dell'attività. Sarebbe opportuno in questo tratto la realizzazione di una galleria artificiale che consentirebbe di tenere in vita la suddetta attività, facendo venire meno il problema della distanza di sicurezza;
- in corrispondenza della progressiva 3675,00-4007,41, il tracciato impatta in pieno l'azienda agricola "Fratarcangeli" la cui caratteristica assume un'importanza non trascurabile, essendo un'azienda in provincia di Frosinone che attua forme molto avanzate di agricoltura biologica.
- Pertanto è da valutare la possibilità di estendere la galleria artificiale così come proposta per l'adiacente azienda di esplosivo anche per questa azienda agricola che di fatto ne salverebbe l'attività;
- il tracciato in prossimità dello svincolo sulla S.P. S. Cecilia così come si evince dal progetto andrà ad impattare nel secondo lotto esecutivo su un fabbricato di civile abitazione regolarmente autorizzato. Pertanto sarebbe opportuno una rivisitazione dello stesso svincolo, con correzione della traiettoria dell'asse stradale onde evitare il fabbricato stesso;

HWJ  
GB AR



# Il Ministro dell'Ambiente

- Di Mauro Luigi via Colle del Papa n. 42, Alatri (FR) osserva quanto segue:

- il tronco Castelmassimo - innesto SP Roana - Tecciena, pur di non danneggiare nella minore misura possibile uno dei parchi acquatici di maggior rilievo e interesse del basso Lazio, si è ulteriormente avvicinato all'abitazione dello scrivente andando ad incidere in modo pressappoco irreversibile sul piano estetico ma anche e soprattutto sulla vivibilità.
- La realizzazione di un cavalcavia che troverà la sua collocazione nell'area attualmente occupata dal cancello di ingresso del viale dell'abitazione stessa, creerà un isolamento dall'ambiente circostante, nonché inquinamento acustico e ambientale. Inoltre verranno espropriate una notevole quantità di opere accessorie;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al completamento della superstrada Sora-Frosinone da realizzarsi in Comune di Veroli, Ferentino (FR) presentato dalla Regione Lazio assessorato Opere e Reti di Servizi di Mobilità a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

### a) superamento del fiume Cosa e delle strade S. Giuseppe e S. Mattia:

- nel tratto tra le progr. km 0+200 e km 1+000, il profilo longitudinale della strada dovrà essere abbassato di almeno 2 m (salve le necessità di raccordo al tronco di superstrada già in esercizio); le acque di piattaforma dovranno essere convogliate in una vasca di sicurezza opportunamente dimensionata e con funzioni di sedimentazione e disoleazione; le acque in uscita dalla vasca di sicurezza dovranno essere convogliate in un impianto di subirrigazione alle superfici sottostanti il viadotto che dovranno essere rivegetate con specie sciafile.

Nello stesso tratto, ai lati della piattaforma pavimentata sia della superstrada sia dei relativi raccordi di svincolo sia delle varianti della viabilità locale interferita, dovranno essere introdotte fasce boscate tampone continue con vegetazione composita arborea ed arbustiva autoctona avente anche valenza di schermatura visuale e mitigazione acustica, estese ciascuna fino almeno 25 m dai margini della piattaforma pavimentata. Gli edifici ricadenti in tali fasce dovranno essere delocalizzati; le eventuali scarpate di rilevato o di trincea dovranno essere modellate per raccordarle adeguatamente alla campagna, e con pendenze atte all'impianto vegetale e comunque non superiori a 35°.

In sponda sinistra, parte del viadotto superstradale in area agricola dovrà essere sostituita con rilevato (eventualmente con uno o più sottopassi faunistici adeguati per sito e forma), e la variante planimetrica della strada di S. Giuseppe, qualora necessaria, dovrà svilupparsi verso sud-est, con tracciato plano-altimetrico più possibile addolcito. In sponda destra, il tratto di superstrada a quota più profonda dovrà essere possibilmente collocato in galleria artificiale, la cui copertura dovrà essere raccordata alla campagna e rinaturata; in corrispondenza della galleria, gli edifici a distanza dalla piattaforma pavimentata inferiore a quella sopra indicata potranno essere mantenuti in sito. Sempre in sponda destra la variante della strada di S. Mattia a sovrappasso della superstrada dovrà abbassarsi conseguentemente all'abbassamento di questa e quanto più possibile addolcirsi nel profilo.

MW  
G.B. AR

Un progetto unitario di modifica dei tracciati plano-altimetrici e di ricomposizione ambientale garantirà il coordinamento delle varie ottimizzazioni sopra indicate;

**b) superamento dei corsi d'acqua secondari e dei colatori più importanti:**

- per il superamento dei corsi d'acqua minori, ed in particolare per il Fosso della Francesca ed il Fosso di Monte Radicino, la strada dovrà adottare ponti di larghezza adeguata al rispetto integrale dell'alveo e della fascia di vegetazione riparia, di caratteristiche e misure adeguate per la continuità biologica ed in particolare per la permeabilità faunistica;

**c) tracciato tra la S.S. 155 Fiuggi-Frosinone e lo svincolo per la S.S. 6 Casilina:**

- nel tratto tra le progr. km 1+550 (Strada Vicinale Quercia d'Orlando) e km 5+300 (Svincolo su S.C di Santa Cecilia per S.S. 6 Casilina), la strada dovrà inserirsi nel corrispondente tratto del corridoio indicato nello studio di impatto ambientale come alternativa "1", ottimizzandone ulteriormente il tracciato per tenerlo ancora più possibile discostato dagli abitati, ed in particolare dal nucleo del poggio, e sui margini dei diversi fondi agricoli, in particolare per tenerlo esterno (a nord), o quantomeno totalmente al margine dall'area boscata all'altezza del km 3+850.

Nella parte iniziale di tale tratto, si dovrà verificare la fattibilità tecnica di un attraversamento della S.S. 155 in parziale o totale trincea (eventualmente anche ricoperta, ovvero in galleria artificiale) efficace per ridurre ulteriormente e in misura significativa il comunque notevole impatto paesaggistico ed acustico dell'intervento verso i vicini insediamenti abitativi sia sulla S.S. 155 che, ancor più consistenti, sulla limitrofa strada locale trasversale subito a nord.

**d) nodo terminale con strade ASI e previsto casello autostradale di Fermentino:**

- in fase di progettazione esecutiva, si dovrà verificare la fattibilità di soluzioni di nodo che garantiscano maggior funzionalità (soprattutto in termini di capacità di accumulo e in generale di livelli di servizio e di sicurezza) al nodo tra la strada ASI (a nord dell'autostrada), gli svincoli del raccordo al casello autostradale e il raccordo al cavalcavia autostradale.

In ogni caso, si dovrà verificare sin d'ora la fattibilità plano-altimetrica di eventuali successivi adeguamenti e potenziamenti di nodo, in particolare per il raddoppio delle carreggiate del sovrappasso dell'autostrada A1 a connessione delle strade ASI a nord e a sud dell'autostrada e per il disbrigo in continuità a livello sfalsato di una o più manovre del suddetto nodo.

Le aree necessarie per tali futuri interventi dovranno essere sin d'ora riservate e tutelate, se necessario adeguando a tal fine anche il progetto esecutivo delle opere previste di immediata realizzazione;

**e) mitigazioni acustiche:**

- si dovrà procedere ad una ulteriore verifica modellistica dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica, estesa per l'intero tracciato e con riferimento alle zonizzazioni acustiche comunali ex art. 2 DPCM 1/3/91 nel frattempo adottate o comunque ad una apposita zonizzazione suppletiva equivalente, e con parametri di abbattimento realmente corrispondenti ai modelli commerciali di barriere che si intende utilizzare, sito per sito. Di conseguenza si dovrà procedere ad un aggiornamento del progetto di localizzazione e dimensionamento delle barriere. Ciò dovrà riguardare anche il tratto terminale del tronco superstradale già realizzato, presso lo svincolo di Castelmassimo, comprendendone anche le relative rampe; per l'innesto terminale sul previsto casello autostradale di Ferentino, il progetto dovrà considerare anche i contributi emissivi di quest'ultimo e del relativo tratto autostradale.

Il Proponente dovrà comunque impegnarsi sin d'ora per la realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione acustica congruenti con le norme del Regolamento acustico per le strade di

ML  
GR AR



# Il Ministro dell'Ambiente

nuova costruzione (anche nel caso che la costruzione sia già ultimata), da attuarsi entro 1 anno dalla sua entrata in vigore;

## f) cantierizzazione:

- in aggiunta ai Piani di Sicurezza previsti dagli artt. 12 e 13 del D.Lgs. 494/96 dovrà essere redatto un regolamento di cantiere per l'adozione di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo tra l'altro:
  - in fase di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi;
  - la programmazione di operazioni di innaffiamento delle piste tramite autobotti;
  - la protezione degli alberi da mantenere (recinzioni, staccionate, ...);
  - la prevenzione delle dispersioni e delle infiltrazioni in falda di idrocarburi specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature di lavaggio manutenzione e rifornimento, e di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, specie durante le perforazioni e il getto delle fondazioni;

## g) tratto di superstrada esistente Sora-Castelmassimo:

- anche a titolo compensativo degli impatti complessivi non eliminabili prodotti dall'intervento in progetto, il Proponente, per quanto possibile, dovrà realizzare sul tratto di superstrada esistente Sora-Castelmassimo interventi di rinaturazione e arredo a verde, di raccolta e depurazione delle acque di prima pioggia, nonché di mitigazione degli impatti acustici sui recettori più sensibili o più esposti;

## h) prescrizioni di ordine generale:

- tutti gli interventi di mitigazione, rinaturazione e rivegetazione previsti ai lati della strada dovranno essere specificati e quantificati analiticamente in un progetto di massima, redatto anche tenendo conto delle indicazioni delle Linee Guida per gli Interventi di Ingegneria Naturalistica.

In tutte le situazioni di stretta vicinanza tra insediamenti anche singoli e piattaforme pavimentate sia della superstrada che delle varianti alla viabilità locale dovranno essere inserite fasce a verde di mitigazione visuale, acustica ed atmosferica, continue e di dimensione e caratteri analoghi a quelli indicati per il tratto di superamento del torrente Cosa, con delocalizzazione degli edifici residenziali ricadenti in tale fascia;

- i tracciati delle varianti alla viabilità locale interferita, sia in sovrappasso che in sottopasso, dovranno essere ottimizzati riducendone le tortuosità planimetriche determinate dall'orientamento rigidamente ortogonale all'asse superstradale dei manufatti di scavalco, orientamento che invece dovrà essere riavvicinato più possibile all'allineamento planimetrico dei tracciati attuali, tramite l'adozione di manufatti obliqui rispetto all'asse superstradale. Per ciascuno di essi l'opzione tipologica tra cavalcavia e sottopasso dovrà essere verificata sulla base del criterio della minimizzazione dei dislivelli di tracciato e delle pendenze di rampa;
- ciascuna variante e ciascun manufatto di scavalco dovrà presentare adeguati spazi e soluzioni per la mobilità in sicurezza, separata e protetta dalle corsie di marcia, dell'utenza ciclo-pedonale; ciò dovrà valere anche per la connessione tra i due versanti autostradali e per il l'intero nodo terminale con il casello autostradale e la viabilità con le zone ASI a sud dell'autostrada, introducendo sia nelle opere già realizzate sia in quelle da realizzare soluzioni, dispositivi, e spazi adeguati a garantire la continuità in sicurezza per la mobilità locale, in modo protetto e separato dai flussi autostradali/superstradali e della viabilità delle zone industriali;
- il progetto esecutivo adeguato ai sensi del presente parere, ed in particolare delle prescrizioni di cui ai punti a), b), c) e d), nonché un progetto e un programma di massima riguardanti gli

*MW*  
*GBAR*

interventi di mitigazione e di compensazione di cui ai punti e), f), g) e h), dovranno essere trasmessi per la verifica di ottemperanza al Ministero dell'Ambiente e al Ministero per i beni e le attività culturali;

- prima della messa in esercizio, anche parziale, dell'opera il soggetto gestore dovrà presentare alla competente Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente, per l'approvazione, i programmi operativi di monitoraggio per le varie componenti ambientali (aria, acqua, suolo, sottosuolo, rumore e vibrazioni);
- dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Lazio e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

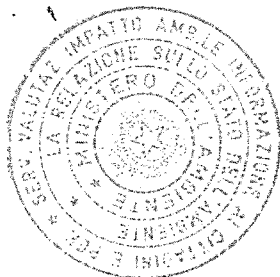
### DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Regione Lazio Assessorato Opere e Reti di Servizi di Mobilità, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, all'ANAS Direzione Centrale ed alla Regione Lazio, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 2 DIC. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta di N. 7..... fogli è conforme al suo originale

Roma, li 13.12. 2000 SW.