



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DEI TRASPORTI**

**Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il
Lazio l'Abruzzo e la Sardegna**

* * * * *

N. **1715** di Prot. - **526** All.....
Risposta alla nota N. del

21 MAR 2014

Roma,
via Monzambano, 10 - 00185 Roma
Casella Postale n. 2470 Roma AD
Tel. 06492352834 - Fax 06492352709

- Al Presidente della Regione Lazio
Via Rosa Raimondi Garibaldi, 7
00145 Roma
- Al Presidente della Provincia di Latina
Via Costa, 1
04100 Latina
- Al Sindaco del Comune di Monte San Biagio
Via Roma, 1
04020 Monte San Biagio (LT)
- Al Ministero per i BB. e le AA. CC.
Direzione Regionale per i BB.CC e
Paesaggistici
Via di S. Michele, 22
00153 Roma
- Al Ministero per i BB. e le AA.CC
Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici per le Province di Roma,
Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo
Via Cavalletti, 2
00186 Roma
- Al Ministero per i BB. e le AA.CC.
Soprintendenza per i Beni Archeologici del
Lazio
Via Pompeo Magno, 2
00192 Roma
- All' Autorità di Bacino del Fiume Liri-
Garigliano-Volturno
Viale Lincoln (ex area st. Gobain)
81100 Caserta
- All' Agenzia del Demanio
Via Piacenza, 3
00184 Roma

Alla Regione Lazio
Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Territorio e
Urbanistica
Area Urbanistica e Copianificazione
Comunale (prov. FR - LT - RI - VT)
Via del Giorgione, 129
00147 Roma

Alla Regione Lazio
Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Infrastrutture
Area Viabilità e Sicurezza Stradale
Via Capitan Bavastro, 108
00154 Roma

Alla Regione Lazio
Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Ambiente
Area Conservazione Natura e Foreste
Viale del Tintoretto, 432
00142 Roma

Alla Regione Lazio
Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Ambiente
Area Valutazione Impatto Ambientale e
Valutazione Ambientale Strategica
Viale del Tintoretto, 432
00142 Roma

Alla Regione Lazio
Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Ambiente
Area Difesa Suolo e Concessioni
Demaniale
Via del Tintoretto, 432
00142 Roma

Alla Regione Lazio
Dipartimento Istituzionale e Territorio
Direzione Regionale Agricoltura
Area Diritti Collettivi
Via R. Raimondi Garibaldi, 7
00145 Roma

All' ARDIS
Agenzia Regionale Difesa del Suolo
Via Monzambano, 10
00185 Roma

- Alla Provincia di Latina
Ufficio Viabilità
Via Don Giovanni Minzoni, 9
04100 Latina
- Alla Provincia di Latina
Ufficio Vincolo Idrogeologico e Forestale
Via Fabio Filzi, 39
04100 Latina
- Alla Provincia di Latina
Settore Pianificazione Urbanistica e
Trasporti
Via Fabio Filzi, 39
04100 Latina
- Al Comune di Monte San Biagio
Area Tecnica LL.PP.
Via Roma, 1
04020 Monte San Biagio (LT)
- Al Comune di Monte San Biagio
Area Urbanistica
Via Roma, 1
04020 Monte San Biagio (LT)
- A RFI S.p.A.
S.O. Tecnico – Armamento e O.C.
Via Marsala, 75 – Binario 1
Roma Termini
00185 Roma
- Al PARCO NATURALE REGIONALE
MONTI AUSONI E LAGO DI FONDI
Corso Appio Claudio, 11
04022 Fondi (LT)
- All' ASTRAL S.p.A.
Via del Pescaccio, 96/98
00166 Roma
- All' ENEL S.p.A.
Direzione Distribuzione e Vendita di
Energia Elettrica
Viale Regina Margherita, 2
00198 Roma
- Alla TERNA Rete Elettrica Nazionale S.p.A.
Divisioni Affari Istituzionali
Viale Egidio Galbani, 70
00156 Roma

Alla G.S.E. Gestore Servizi Elettrici
Viale Maresciallo Pilsudski, 92
00197 Roma

All' ENI S.p.A.
Ufficio Rete
Via Laurentina, 449
00142 Roma

Alla SNAM Rete Gas S.p.A.
Distretto Centro Occidentale
Via del Commercio, 9/11
00154 Roma

Alla TELECOM ITALIA S.p.A.
Viale Cristoforo Colombo, 142
00144 Roma

All' ITALGAS S.p.A.
Via del Commercio, 9/11
00154 Roma

Alla WIND Telecomunicazioni S.p.A.
Viale Giulio Cesare Viola, 48
00148 Roma

Alla VODAFONE-OMNITEL S.p.A.
Via Caboto, 15
20094 Corsico (MI)

Alla FASTWEB S.p.A.
Via Caracciolo, 51
20155 Milano

e, p.c. All' ANAS
Area Tecnica Progettazione e Nuove
Costruzioni
Viale G. B. Rizzieri, 142
00173 ROMA

OGGETTO: S.S. N° 7 APPIA – Progetto Definitivo – Lavori per l'eliminazione di una strettoia in curva e dossi su un cavalcavia ferroviario al Km ~~110+820~~ nel tratto compreso tra i Km 110+500 e 111+500 – Richiesta parere di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/94

Amministrazione Proponente: ANAS S.p.A.

Convocazione 1ª Conferenza di Servizi per il giorno 8 aprile 2014 alle ore 11,00 – presso la sede di Roma del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, Abruzzo e Sardegna – Via Monzambano, 10 – 1° piano – sala CTA

- Con nota n. CRM-0001525-P di prot. del 22.01.2014, l'ANAS – Compartimento per la Viabilità per il Lazio – Area Tecnica Progettazione e Nuove Costruzioni ha chiesto di convocare apposita Conferenza di Servizi sul progetto per l'esecuzione dei "Lavori per l'eliminazione di una strettoia in curva e dossi su un cavalcavia ferroviario al Km 110+820 nel tratto compreso tra i Km 110+500 e 111+500";

- Da quanto si evince dagli atti a corredo dell'istanza in completo, al fine di consentire la riduzione dei fattori di incidentalità e più genericamente quelli connessi con la sicurezza della circolazione stradale, l'articolo 15 della Legge 166/02 ha previsto lo stanziamento di alcuni impegni finanziari per la realizzazione di un programma di interventi ed azioni dirette volte al miglioramento della sicurezza stradale sulla rete classificata nazionale;
- Il compartimento della Viabilità per il Lazio nel recente passato ha provveduto a redigere un elenco dei così detti "Punti Critici" sulla rete stradale, individuando gli interventi di propria competenza, tra i quali risultano contemplate le opere indicate in argomento;
- il progetto definitivo in argomento, come detto, si riferisce ai lavori per l'eliminazione di una strettoia in curva e dossi su un cavalcavia ferroviario posto al Km 110+820 della S.S. Appia in località Monte San Biagio;
- L'intervento è localizzato tra il km 110+500 e il km 111+500 della via Appia, nei pressi del cimitero di Monte San Biagio. In tale tratto l'Appia esistente, venendo da Terracina, scavalca la linea ferroviaria Roma - Napoli con un cavalcaferrovia ad unica campata per poi piegare bruscamente verso est e proseguire parallelamente alla ferrovia stessa seguendo le pendici del rilievo presente a nord;
- Nel tratto in oggetto, in prossimità del punto di massimo (dosso) della livelletta di scavalco della ferrovia, è presente una ridotta visibilità per l'arresto e una difficoltosa iscrizione dei veicoli in curva, soprattutto nel caso di incrocio di mezzi pesanti il tutto in prossimità del muro del cimitero di Monte San Biagio;
- Gli obiettivi specifici dell'intervento incrementano, in sostanza, la sicurezza del tratto dove il profilo altimetrico e planimetrico non consentono una perfetta visibilità e scorrevolezza nel rispetto dei limiti caratteristici della strada statale;
- Le caratteristiche di progetto, secondo quanto si evince dalle relazioni in atti, possono sintetizzarsi come di seguito:

“Descrizione dell'intervento

L'attuale tratto stradale presenta le seguenti criticità:

- *curva di raggio limitato in prossimità del punto di massimo (dosso) della livelletta di scavalco della ferrovia con conseguente ridotta visibilità per l'arresto e difficoltosa iscrizione dei veicoli in curva, soprattutto nel caso di incrocio di mezzi pesanti;*
- *controcurva prossima alla precedente con strettoia in corrispondenza dello spigolo del muro di cinta del cimitero, non adeguatamente protetto da dispositivi di ritenuta.*

Il nuovo progetto ridefinisce la percorribilità della S.S. N.7 Appia in corrispondenza del tratto all'interno del quale l'arteria sovra passa la linea ferroviaria Roma - Napoli, e prevede di migliorare il tratto stradale sia da un punto di vista funzionale che della sicurezza attraverso i seguenti interventi:

- *rigeometrizzazione dei due tratti di Appia convergenti nella strettoia in curva con conseguente miglioramento della funzionalità e della sicurezza dei tratti stessi;*
- *realizzazione di una nuova opera di scavalco della ferrovia al fine di rendere possibile la sistemazione di cui al punto precedente;*
- *introduzione nei pressi della strettoia in curva da eliminare di uno svincolo a rotatoria nella quale convergeranno i due tratti adeguati di cui sopra;*
- *adozione di una sezione stradale compatibile con la tipologia di strada sede dell'intervento (strada extraurbana secondaria);*

- realizzazione di un collegamento tra via Macchioni (viabilità interpodereale che costeggia il rilievo a nord della ferrovia a partire dal cimitero di Monte San Biagio) e la rotatoria di progetto (asse 3) e risistemazione del parcheggio del cimitero in adiacenza al collegamento stesso;

Per rendere possibile l'adeguamento delle caratteristiche geometriche della viabilità a nord dello scavalco esistente e l'adozione della sezione tipo di cui sopra si rende necessaria la demolizione di un tratto limitato del muro di cinta del cimitero in quanto in corrispondenza dello spigolo sud ovest del muro stesso, la distanza tra il filo dell'opera di contenimento ed il confine dell'area ferroviaria è pari a circa 11,7 m, inferiore all'ingombro minimo di una sezione tipo C2 extraurbana secondaria dotata di barriere di sicurezza su ambo i lati (12,1 m);

- è stato adottato per l'asse di progetto un raggio pari al minimo necessario per non avere allargamenti in curva necessari per la sicura iscrizione dei veicoli (225 m) .
- è stato introdotto un percorso pedonale alle spalle del dispositivo di ritenuta della viabilità di progetto in modo tale da consentire l'accesso dei pedoni all'ingresso del cimitero posto a nord est dello spigolo del muro.

La nuova rotatoria presenta un diametro esterno di 40 m e ingressi organizzati a una corsia. Le sue caratteristiche geometriche sono le seguenti:

- larghezza della corona rotatoria pari a 7.00 m;
- larghezza delle corsie in ingresso pari a 3.50 m;
- larghezza delle corsie in uscita pari a 4.50 m;
- banchina esterna di larghezza pari a 1,25 m (in continuità con le viabilità in ingresso alla rotatoria);
- banchina interna sormontabile di larghezza pari a 1,50 m.

Per garantire la visibilità all'interna dell'area individuata dalla costruzione geometrica non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato.

Si considerano ostacoli per la visibilità oggetti isolati aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0.8 m.

Come rilevato in precedenza, per rendere possibile l'adeguamento delle caratteristiche geometriche della viabilità a nord dello scavalco esistente e l'adozione della sezione tipo di cui sopra, si è resa necessaria la demolizione di un tratto limitato del muro di cinta del cimitero in quanto:

- in corrispondenza dello spigolo sud ovest del muro stesso, la distanza tra il filo dell'opera di contenimento ed il confine dell'area ferroviaria è pari a circa 11,7 m, inferiore all'ingombro minimo di una sezione tipo C2 extraurbana secondaria dotata di barriere di sicurezza su ambo i lati (12,1 m);
- è stato adottato per l'asse di progetto un raggio pari al minimo necessario per non avere allargamenti in curva necessari per la sicura iscrizione dei veicoli (225 m) •
- è stato introdotto un percorso pedonale alle spalle del dispositivo di ritenuta della viabilità di progetto in modo tale da consentire l'accesso dei pedoni all'ingresso del cimitero posto a nord est dello spigolo del muro.

Per quanto riguarda le caratteristiche del pacchetto stradale gli spessori degli strati, partendo dall'ultimo strato del rilevato, sono :

- fondazione in misto granulare stabilizzato $s = 20$ cm
- fondazione in misto cementato $s = 20$ cm

- strato di base in conglomerato bituminoso $s = 10 \text{ cm}$
- strato di collegamento - binder $s = 5 \text{ cm}$
- strato di usura $s = 5 \text{ cm}$

In corrispondenza dello scavalco ferroviario il pacchetto adottato è invece il seguente:

- strato di collegamento - binder $s = 5 \text{ cm}$
- strato di usura $s = 5 \text{ cm}$

La disposizione delle barriere di sicurezza previste nell'ambito dei lavori in oggetto è riportata negli elaborati di progetto MSBD04PL04A "Planimetria con individuazione della segnaletica stradale e dei dispositivi di ritenuta"; le barriere di sicurezza sono previste a protezione delle seguenti zone:

- bordo laterale nei tratti nei quali i rilevati hanno un'altezza maggiore di 1 m ;
- bordo ponte lungo l'opera di scavalco della ferrovia e lungo le opere di sostegno.

Le protezioni saranno in ogni caso effettuate per una estensione almeno pari a quella indicata nel certificato di omologazione della barriera adottata, integrando lo stesso dispositivo con eventuali ancoraggi e con i terminali semplici indicati nel certificato di omologazione.

Per la scelta dei dispositivi da adottare per l'opera di scavalco della ferrovia si è fatto riferimento a quanto prescritto dalla specifica RFI DTC INC PO SP IFS 002 A "Specifiche per la progettazione e l'esecuzione di cavalcavia e passerelle pedonali sulla sede ferroviaria" che, al paragrafo 2.11.1 stabilisce che "La piattaforma stradale delle opere sovrappassanti la sede ferroviaria dovrà essere progettata in accordo con il D.M. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5.1 1.2001 e s.m.i. e deve sempre essere corredata di barriere di sicurezza situate ai margini della banchina. Le barriere dovranno rispettare i disposti di cui al Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti 21 giugno 2004 e dovranno essere del tipo "bordo ponte" di classe H4 e con livello di contenimento $LC = 724,6 \text{ KJ}$ (ai sensi della UNI EN1317). Lo sviluppo longitudinale della barriera dovrà essere esteso al di là delle campate di scavalco ferroviarie per una lunghezza non inferiore a 20 metri per lato e comunque l'estesa complessiva della stessa non dovrà essere inferiore a quella utilizzata nelle prove di omologazione".

Inoltre si è tenuto conto del fatto che l'articolo 6 del D. M. 21 giugno 2004 dispone che "le protezioni dovranno in ogni caso essere effettuate per una estensione almeno pari a quella indicata nel certificato di omologazione. Laddove non sia possibile installare un dispositivo con una lunghezza minima pari a quella effettivamente testata (per esempio ponti o ponticelli aventi lunghezze in alcuni casi sensibilmente inferiori all'estensione minima del dispositivo), sarà possibile installare una estensione di dispositivo inferiore a quella effettivamente testata, provvedendo però a raggiungere la estensione minima attraverso un dispositivo diverso (per esempio testato con pali infissi nel terreno), ma di pari classe di contenimento (o di classe ridotta - H3 nel caso di affiancamento a barriere bordo ponte (di classe H4) garantendo inoltre la continuità' strutturale. L'estensione minima che il tratto di dispositivo "misto" dovrà raggiungere sarà costituita dalla maggiore delle lunghezze prescritte nelle omologazioni dei due tipi di dispositivo da Impiegare".

In accordo con quanto sopra sono state adottate le seguenti tipologie di barriere:

- Classe H4b bordo ponte (W4), lungo l'opera di scavalco della ferrovia e lungo i muri di sostegno
- Classe H3 bordo laterale (W6), nei tratti in rilevato con altezza maggiore di 1 m

4 - Impatto Ambientale e Quadro di Riferimento Progettuale

Caratteristiche ambientali del territorio

La pianura di Fondi sorge al vertice di una piccola piana, occupata dai laghi di Fondi, di San Puoto e Lungo, chiusa dai monti Aurunci ad est, dai monti Ausoni ad ovest e dal mar Tirreno.

L'area del lago di Fondi è localizzata nel Comune di Monte San Biagio (LT), al piede dei Monti Ausoni, in

un settore di passaggio verso la piana di Fondi ed in prossimità dell'omonimo lago, ed è localizzata nell'ambito dei settori occidentali della Catena Appenninica e più precisamente all'interno del gruppo dei Monti Ausoni, in prossimità del passaggio verso la depressione della piana di Fondi.

Il territorio è costituito da un settore montuoso, che è parte della dorsale antiappenninica Monti Lepini-Ausoni-Aurunci, e uno pianeggiante, che ospita il Lago di Fondi.

Il lago di Fondi è un lago costiero, situato nel territorio dell'omonimo comune. Dal 2006 fa parte del Monumento Naturale del Lago di Fondi istituito dalla Regione Lazio. L'idrografia superficiale è quasi assente e l'acqua è presente in superficie sotto forma di sorgenti a carattere intermittente.

Caratteristiche storico-archeologiche del territorio

Nell'area si segnala la presenza di diverse emergenze storico-architettoniche tra le quali le più importanti sono:

- *il Tempio di Giove Anxur, complesso archeologico di importanza nazionale, oggi uno dei gioielli storico-architettonici del Parco Monti Ausoni e Lago di Fondi;*
- *l'insediamento fortificato di Acquaviva, risalente al XI secolo d.C., abbandonato definitivamente nel XVI secolo dopo il saccheggio ad opera dei briganti guidati da Marco Sciapa;*
- *l'abbazia di S. Magno che sorge nella località omonima a pochi chilometri di distanza da Fondi;*
- *i cippi di confine tra lo Stato Pontificio e il Regno delle due Sicilie. Confine tra Stato Pontificio e Regno Borbonico, come testimoniano le caratteristiche colonnine lapidee (cippi) presenti in questo sito*

L'area di intervento

L'area in cui si eseguiranno i lavori è ubicata all'interno della Provincia di Latina in località Monte San Biagio, ed è stretta tra il Parco dei monti Ausoni e il Lago di Fondi. L'intervento si trova lungo l'asse della strada consolare Appia nel punto in cui questa scavalca la linea ferroviaria di collegamento Roma-Napoli.

Inserimento del progetto nel territorio

L'area di progetto è coincidente con il punto di intersezione dei due assi infrastrutturali, ma coinvolge tutta la fascia lineare del sovrappasso ferroviario che nel progetto in esame prevede anche una nuova rotatoria per disimpegnare la viabilità secondaria.

L'intervento

Il progetto si appoggia completamente lungo il lato Nord dell'asse dell'attuale SS Appia e si connette in maniera più razionale con la viabilità secondaria (via Macchioni) e si propone l'obiettivo di migliorare questo segmento stradale sia da un punto di vista funzionale che della sicurezza attraverso interventi di rigeometrizzazione dei due tratti di Appia convergenti, l'introduzione nei pressi della strettoia di uno svincolo a rotatoria, l'adozione di una sezione stradale compatibile con la tipologia di strada sede dell'intervento (strada extraurbana secondaria).

Geologia e Idrologia

Il sito è localizzato nell'ambito dei settori occidentali della Catena Appenninica e più precisamente all'interno del gruppo dei Monti Ausoni, in prossimità del passaggio verso la depressione della piana di Fondi. I terreni che costituiscono la struttura appenninica sono rappresentati da unità che si sono deposte in età mesozoica (Creta-Trias) in ambienti deposizionali diversi dall'attuale e localizzate in zone più occidentali. In particolare il settore interessato dal presente studio è costituito essenzialmente da formazioni carbonatiche legate ad ambienti piattaforma carbonatica. In tale paleoambiente, si sono depositi fanghi calcarei a grana, fine in un mare con acque poco profonde ed a bassa energia che hanno costituito sequenze fangose di "piattaforma interna"; questa area marina poco profonda era delimitata da scarpate sommerse con deposizione di "sequenze detritico-organogene di margine" che raccordavano la placca

stessa verso mari più profondi e verso pianure oceaniche caratterizzate da deposizioni carbonatico-marnose e marnose "di bacino".

L'evoluzione tettonica e le dinamiche compressive e distensive precedentemente descritte ha portato alla dislocazione di "membri" calcarei che si sono accavallati e mobilizzati attraverso faglie orientate sia in direzione appenninica che antiappenninica, congiuntamente a faglie dirette che degradano via via verso la piana di Fondi.

Come già detto nell'area in esame affiorano esclusivamente formazioni carbonatiche riferibili alla "piattaforma interna" e conosciuta come "Piattaforma Carbonatica Laziale-Abruzzese, mentre quelle di scarpata non sono presenti ma sono affioramenti nei settori più settentrionali ("Successione Umbro-Marchigiana-Sabina").

Geologia

Sulla base dei caratteri geostrutturali sopra esposti risulta pertanto che l'area in esame è localizzata al passaggio fra formazioni carbonatiche riferibili alla Piattaforma Carbonatica Laziale-Abruzzese ed i depositi lacustri palustri della Piana di Fondi.

Nell'area in studio, in corrispondenza del Monte Calvo, affiorano i Calcari oolitici, costituiti da calcari a grana fine, di colore biancastro, grigiastro o nocciola, alternati a dolomie e calcari dolomitici; la sequenza è ben stratificata. I calcari sono legati ad ambienti deposizionali con acque molto basse e tranquille di "piattaforma carbonatica" a circolazione ristretta.

Idrogeologia

Come già detto, i rilievi dei Monti Ausoni, ove è localizzato il sito in esame, sono caratterizzati da una prevalente presenza di formazioni carbonatiche, stratificate. Dal punto di vista idrogeologico queste unità sono dotate di elevata permeabilità per fratturazione e per carsismo, con elevata infiltrazione e attiva circolazione idrica sotterranea. Caratteristica di queste formazioni appenniniche è la presenza di numerose sorgenti, anche con elevata portata, lungo il margine delle aree vallive e delle pianure alluvionali, a volte favorite da linee tettoniche di faglia.

Paesaggio e Patrimonio Culturale

I Sistemi di Paesaggio (PTPR)

L'individuazione dei sistemi di paesaggio è riconducibile a 3 configurazioni fondamentali:

- Sistema del paesaggio naturale e seminaturale (costituito da paesaggi caratterizzati da un alto valore di naturalità e seminaturalità in relazione a specificità geologiche, geomorfologiche e vegetazionali);
- Sistema del paesaggio agrario (costituito dai paesaggi caratterizzati da processi di urbanizzazione recenti o da insediamenti storico-culturali);
- Sistema del paesaggio insediativo (costituito da paesaggi caratterizzati da processi di urbanizzazione recenti o da insediamenti storico-culturali).

La via Appia rappresenta in questa zona il confine tra 2 tipologie di ambiti: Paesaggio Naturale di Continuità e Paesaggio agrario di Valore, anche se l'opera in esame è interna ad un unico ambito di paesaggio:

Paesaggio agrario di Valore - art. 25 delle NTA del nuovo PTPR, costituito da:

- porzioni di territorio che conservano la vocazione agricola anche se sottoposte a mutamenti fondiari e/o colturali.
- si tratta di aree a prevalente funzione agricola-produttiva con colture a carattere permanente o a seminativi di media e modesta estensione ed attività di trasformazione dei prodotti agricoli.

- *in questa tipologia sono da comprendere anche le aree parzialmente edificate caratterizzate dalla presenza di preesistenze insediative o centri rurali utilizzabili anche per lo sviluppo di attività complementari ed integrate con l'attività agricola"*

In quest'area, la tutela è volta al mantenimento della qualità del paesaggio rurale mediante la conservazione e la valorizzazione dell'uso agricolo e di quello produttivo compatibile.

All'interno di questo ambito paesaggistico il Piano individua le Componenti del paesaggio e gli elementi da tutelare e definisce gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio. Nella Tabella B) invece disciplina le azioni e/ o trasformazioni e gli obiettivi di tutela, in cui nel punto 6.1 si legge "Infrastrutture e impianti anche per pubblici servizi [. . .]:

- *Sono consentite, previo SIP, reti idriche e per il trasporto dell'energia nel rispetto della morfologia dei luoghi. Le reti possibilmente devono essere interrato. Il SIP deve prevedere la sistemazione paesistica dei luoghi post operam e la realizzazione degli interventi è subordinata alla contestuale sistemazione paesistica prevista. In ogni caso è consentita la manutenzione Ordinaria e straordinaria di infrastrutture esistenti.";*
- *Il Parco Regionale Naturale Monti Ausoni e Lago di Fondi;*
- *Nell'area più vasta, esterna quindi all'area di progetto, si trova la presenza di un grande parco regionale istituito con Legge Regionale 4 dicembre 2008, n. 21. Il Parco Naturale Regionale Monti Ausoni e Lago di Fondi, nato dalla fusione dei Monumenti Naturali di Camposoriano, Tempio di Giove Anxur, Acquaviva - Cima del Monte - Quercia del Monaco e Lago di Fondi, si estende per 8.768 ha, e coinvolge, oltre ai territori degli ex Monumenti Naturali, anche parte del territorio dei Comuni di Fondi, Lenola, Monte San Biagio, Roccasecca Dei Volsci, Sonnino, Terracina, ricadenti nella Provincia di Latina e Amaseno, Castro dei Volsci, Pastena, Vallecorsa, ricadenti nella Provincia di Frosinone.*

Il Parco nasce dall'esigenza di ampliare e potenziare le attività di tutela e valorizzazione, già sperimentate nel territorio dei Monumenti Naturali, delle aree caratterizzate in maniera peculiare da specifici valori naturalistici, storici e culturali. Le zone umide intorno al Lago di Fondi, le formazioni rocciose carsiche proprie di Campo Soriano insieme alle ormai celebri Grotte di Pastena, il Tempio di Giove Anxur a Terracina, il Monastero di San Magno a Fondi, la Grotta dei Pipistrelli e la sughereta di San Vito a Monte San Biagio, tra le più grandi dell'Italia Peninsulare, sono solo alcuni esempi di quanto il territorio del Parco sia eterogeneo e ricco di emergenze sia naturalistiche che storiche ed archeologiche. Affacciandosi sul Mar Tirreno, le vette dei Monti Ausoni offrono suggestivi e indimenticabili panorami. Prati fioriti, orchidee, felci, boschi, canneti, arbusti della macchia mediterranea, insieme ad innumerevoli altre specie della flora sono per il Parco motivo di straordinario interesse.

Di altrettanto interesse la fauna: tantissime specie di uccelli, sia stanziali che migratori, in vari periodi dell'anno sono ospiti della nostra area protetta; accertata, ormai, la presenza del lupo che insieme al tasso, alla donnola, alla faina, all'istrice e a molti altri mammiferi rendono autenticamente selvagge alcune porzioni del territorio del Parco Monti Ausoni e Lago di Fondi.

Patrimonio di valori naturalistici, storici, culturali, religiosi ed artistici, ultimo nato nel sistema delle aree protette della Regione Lazio, il Parco Monti Ausoni e Lago di Fondi è ormai una realtà che ha come obiettivo prioritario quello di fornire un contributo concreto per la tutela e la valorizzazione più efficace delle sue straordinarie risorse ambientali.

L'intervento di modifica della SS 7 Appia argomento della presente, non è da sottoporre a verifica del VIA in quanto in linea con i contenuti dell'art 20 del DLgs 152. Tale articolo prevede la procedura per i progetti definiti nell'allegato IV che risultano essere:

- g) *strade extra urbane secondarie*
- h) *strade di scorrimento in area urbana o potenziamento di esistenti a quattro o più corsie con lunghezza, in area urbana o extraurbana, superiore a 1500 metri.*

Poiché il progetto in argomento è un adeguamento di lunghezza inferiore a 1500 metri la Conferenza dei servizi può avvenire senza la procedura di verifica del VIA

5-Interventi di Mitigazione e Compensazione

Opere a verde

Gli impatti legati alla costruzione di un'opera lineare, quale una strada, sulla vegetazione sono di tipo diretto e consistono essenzialmente nell'asportazione della componente vegetazionale nell'area interessata dall'intervento. Questo si traduce nella perdita dell'habitat presente nel sito di costruzione e nelle aree che verranno interessate dalla pulizia generale del sito e dallo stoccaggio di materiale.

Nel caso specifico, a seguito di una prima ricognizione, è risultato che nella zona interessata dall'opera non sono presenti caratteri di particolare pregio, trattandosi prevalentemente di terreni coltivati a seminativi e frutteti, alcuni pascoli e dei lembi con presenza di esemplari arborei, anche se nel Piano Territoriale Paesistico Regionale si evidenzia un generale valore proprio dato dalla continuità che tale aspetto assume in relazione all'essere mediazione tra un "paesaggio naturale" e un "paesaggio agrario".

Tuttavia sono previste dal progetto una serie di opere a verde di mitigazione degli impatti derivanti dalle lavorazioni e in fase di esercizio per inserire paesaggisticamente la nuova opera.

Al termine dei lavori è previsto il ripristino ambientale delle aree occupate temporaneamente dal cantiere in fase di esercizio: è previsto l'inserimento di una serie di essenze arboree ed arbustive all'interno delle aree di svincolo e della rotatoria. È prevista - inoltre - la rinaturalizzazione del tratto del vecchio sedime della SS7 dismesso con messa a verde.

In conclusione, appare ragionevole ritenere che l'attuale qualità delle relazioni tra la componente vegetazionale e l'ambito territoriale interessato dall'opera sarà sostanzialmente conservabile anche nelle condizioni successive all'intervento.

6-Relazione di conformità del Progetto con le Norme Ambientali e Paesaggistiche, nonché con i vigenti Piani e Programmi Territoriali e Ambientali.

Piano Regolatore Generale (PRG)

Sul territorio di Monte San Biagio insiste un Piano Regolatore Generale approvato dalla Regione Lazio nel 2005.

Il tracciato di progetto inizia - ad Ovest - in corrispondenza della traversa della via Appia prosegue modificando l'asse attuale verso Nord e supera con un nuovo cavalcavia la linea Roma-Napoli aumentando la curvatura e realizzando una rotatoria per l'immissione della viabilità secondaria. Dopo il cimitero si riavvicina al sedime originario fino a coincidervi di nuovo.

Dalla sovrapposizione del nuovo asse stradale con il PRG vigente (dr. Allegato: Tavola delle zonizzazioni) si evince che tutto il suo sedime occupa, con una nuova geometria, il corridoio di rispetto dell'attuale infrastruttura, zona omogenea: "verde di rispetto".

Mentre dalla sovrapposizione del nuovo asse stradale con il PRG vigente si evince che tutto il nuovo asse non interessa alcuna area vincolata.

Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico- Autorità di Bacino

Dall'analisi del "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) - Aree sottoposte a tutela per dissesto idrogeologico", risulta evidente che il tracciato di progetto non ricade su alcuna perimetrazione di rischio. L'asse dell'attuale SS 7 risulta - invece - il margine Nord di un'area di "Area di attenzione idraulica" (art. 9 e 27 delle NTA). Inoltre, il progetto, che occupa una nuova area a Nord dell'attuale SS 7, si allontana

ancora di più l'asse dall'area di attenzione idraulica.

Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Il PTPR è lo strumento di pianificazione attraverso cui, nel Lazio, la Pubblica Amministrazione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla conservazione, valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.

Il Piano, ai sensi dell'art. 35 del Codice e dell'art. 22 comma 3 della L.R. 24/98, ha individuato per l'intero territorio regionale, gli ambiti paesaggistici o paesaggi, definiti in relazione alla tipologia, rilevanza e integrità dei valori paesaggistici presenti.

Relativamente all'area in oggetto si desume che l'opera in esame è interna ad un unico ambito di paesaggio:

Paesaggio agrario di Valore - art. 25 delle NTA del nuovo PTPR, costituito da:

- 1. Il Paesaggio agrario di valore è costituito da porzioni di territorio che conservano la vocazione agricola anche se sottoposte a mutamenti fondiari e/ o colturali.*
- 2. Si tratta di aree a prevalente funzione agricola-produttiva con colture a carattere permanente o a seminativi di media e modesta estensione ed attività di trasformazione dei prodotti agricoli.*
- 3. In questa tipologia sono da comprendere anche le aree parzialmente edificate caratterizzate dalla presenza di preesistenze insediative o centri rurali utili;zzabili anche per lo sviluppo di attività complementari ed integrate con l'attività agricola"*

In quest'area, la tutela è volta al mantenimento della qualità del paesaggio rurale mediante la conservazione e la valorizzazione dell'uso agricolo e di quello produttivo compatibile. (Cfr. Allegato)

Dalla sovrapposizione del tracciato stradale di progetto con la tavola B-Beni Paesaggistici si evince che l'unica criticità è data dalla perimetrazione dell'asse delle via Appia, la quale ricade all'interno della tipologia "Ricognizione delle aree tutelate per legge - art 134 c.1 lett. b e art 142 comma 1 D.Lgs. 42/04".

In particolare sulla via Appia insiste una zonizzazione "Ambiti di interesse architettonico"

Infine, dalla sovrapposizione del tracciato stradale di progetto con la GBeni del patrimonio naturale e culturale è evidente che la perimetrazione relativa all'interesse archeologico della via Appia termina prima dell'inizio del nuovo intervento. Sull'asse della ferrovia insiste invece una perimetrazione "Percorsi panoramici" definita all'interno della tipologia: "Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale - art 143 D.Lgs. 42/04". (Cfr. Allegato)

Normativa di Tutela delle Aree Protette.

Il corridoio interessato dal progetto non rientra in nessuna delle aree protette definite ai sensi della L. 394/91 ed elencate nell'Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (EUAP), elaborato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (5° Aggiornamento 2003). Inoltre, non vi sono all'interno del progetto Zone a Protezione Speciale (ZPS) elencate nel D.M. 3/4/2000 o Siti d'Importanza Comunitaria (SIQ ai sensi della realizzazione della Rete Natura 2000 come indicato nella Direttiva "Habitat" 92/43/CEE, recepita in Italia con DPR 357/97. L'unica area "Lago di Fondi" Codice Natura 2000 IT6040010, è abbondantemente lontana dall'area di progetto.

Tenuto conto dei vincoli derivanti dalla necessità di articolare il lavoro in fasi, il tempo utile per completare i lavori è stimato in 24 mesi."

CONSIDERATO CHE:

- per quanto concerne gli adempimenti prescritti dalle vigenti norme in materia di espropri, l'Amministrazione proponente ha dichiarato, altresì, che ai sensi dell'Art. 7 e seguenti della Legge*

- N.241/90 e dell'Art. 166, comma 2 del D.Lgs N. 163/2006, avrebbe successivamente trasmesso la documentazione attestante l'avvenuta comunicazione, da parte del soggetto aggiudicatore, dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato all'esproprio, ai sensi dell'Art. 11 del D.P.R. N. 327 del 8.06.2001 e ss.mm.ii. (Testo Unico in materia di espropriazioni per Pubblica Utilità) e di dichiarazione di pubblica utilità, ai singoli proprietari privati interessati alle attività espropriative ;
- trattandosi di opere di interesse statale, in applicazione della Direttiva dell'On.le Ministro dei LL. PP. n. 4294/25 del 4.06.1996, come sostituita dalla Circolare Min. II.TT. n. 26/Segr. del 14.01.2005, la competenza per la procedura di cui al citato D.P.R. 383/94 è del Provveditore Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna;
 - per quanto sopra si ritiene di procedere ai sensi dell'art.3 comma 1 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 ed in applicazione dell'art. 14-ter, della legge 241/90 e ss.mm. e ii., alla convocazione della 1ª Conferenza di Servizi sul progetto definitivo segnato in oggetto;

**TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO
È CONVOCATA**

su proposta del Responsabile del Procedimento, in applicazione dell'art. 14-ter della L.241/90 e ss. mm e ii., la 1ª Conferenza di Servizi per l'acquisizione sul progetto definitivo delle autorizzazioni e nulla-osta, comunque denominati, richiesti dalle normative vigenti ai fini dell'approvazione del progetto definitivo per i **“Lavori per l'eliminazione di una strettoia in curva e dossi su un cavalcavia ferroviario al Km 109+500 nel tratto compreso tra i Km 110+500 e 111+500”** e consentire il raggiungimento dell'Intesa Stato-Regione (ex art. 81, D.P.R. 616/77) ai sensi del D.P.R. 383/94.

La 1ª Conferenza dei Servizi è fissata presso questo Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, Abruzzo e Sardegna, in **Via Monzambano n. 10 – 1º piano sala CTA – per il giorno 8 aprile 2014 alle ore 11,00, in prima convocazione.**

Nel corso della riunione sarà stabilito di concerto con le Amministrazioni convenute, ai sensi dell'art. 14 ter della L. 241/90 e ss. mm. e ii, il termine entro cui dovrà essere concluso il procedimento. Ai sensi dello stesso articolo 14 ter, comma 8, in sede di Conferenza di Servizi, potranno essere richiesti ai proponenti l'istanza, o ai professionisti responsabili della progettazione de quo, chiarimenti o ulteriore documentazione necessaria per il prosieguo dell'iter procedurale.

I partecipanti alla Conferenza di Servizio dovranno essere muniti di apposita delega che conferisca i poteri di competenza dell'Amministrazione rappresentata in relazione all'oggetto del procedimento ai sensi del comma 6 del citato art.14-ter.

**PROVVEDITORE**
Dott. Ing. Roberto LINETTI