



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 legge n. 240/90, come modificata dalla legge n. 204/95;

VISTO il D.P.R. 3 luglio 1998 concernente termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'Interporto di Frosinone da realizzarsi in Comune di Frosinone presentata dalla Società Interporto di Frosinone (SIF S.p.A.) con sede in via Isonzo 19, 03100 Frosinone, in data 16 gennaio 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Interporto di Frosinone (SIF S.p.A.) in data 16 settembre, 20 ottobre 1998, 24 novembre 1999;

VISTA la nota n. 9952 della Regione Lazio del 28 dicembre 1998, pervenuta il 14 gennaio 1999, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/413/11496 del Ministero per i beni e le attività culturali del 10 maggio 1999, pervenuta in data 24 maggio 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 342 formulato in data 21 dicembre 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto di Frosinone (SIF S.p.A.);

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione di un interporto nell'area

mw

IS AR

destinata a centro Intermodale-Interporto Merci del PRT ASI di Frosinone e che l'opera è prevista nel progetto del Piano Trasporti della Regione Lazio;

preso atto inoltre che:

- il PRT dell'ASI prevede anche la realizzazione di un sistema stradale, relativamente alle procedure ed ai tempi per la realizzazione della rete stradale non è possibile effettuare alcuna previsione, atteso che il Consorzio per la soppressione della cassa per il Mezzogiorno non dispone di fondi propri da utilizzare a tal fine;
- il collegamento dell'Interporto con la rete fognaria consortile ASI di competenza della Società SIF S.p.A. potrà essere effettuato a cura della Società stessa non appena saranno stati eseguiti i lavori, compatibilmente con la situazione idraulica delle fogne;
- il proponente SIF S.p.A. con nota 24/11/1999 ha comunicato che "onde evitare ogni interferenza con l'area soggetta a vincolo archeologico, la previsione progettuale è stata modificata limitando il possibile ampliamento ad un solo modulo e procedendo ad un recupero di funzionalità con l'utilizzazione del fascio di binari di stazionamento già presenti nel sito, realizzati alcuni anni orsono dal Consorzio ASI di Frosinone, in previsione dell'insediamento di un centro merci";

valutato che:

- il dimensionamento della parte di progetto destinata ad attrezzature e funzioni intermodali, appare adeguato alle finalità dell'opera e specificamente all'obiettivo di diversione modale da strada a ferrovia della quota di traffico ritenuta catturabile, a sua volta quantificata in modo sufficientemente prudente e realistico (sia come valore assoluto che come quota percentuale sul totale di traffico merci del bacino), comparabile con quella di altre attrezzature similari per funzioni e contesto, e prudentemente intermedia tra analoghe stime di diversa fonte e metodologia. Viceversa, relativamente alla parte di progetto destinata a funzioni autoportuali 'tutto gomma' o addirittura solo indirettamente o parzialmente di carattere logistico, si osserva che:
 - la previsione di domanda non risulta sufficientemente argomentata, priva di riferimenti e di motivazioni precise;
 - il dimensionamento delle attrezzature di 2° fase, è sovradimensionato ed eccessivo, quanto meno rispetto alle dimensioni del traffico intermodale. Nella seconda fase, infatti, a fronte di un ampliamento della capacità di traffico merci intermodale del 100 %, si realizzerebbe un ampliamento della capacità tutto gomma del 400 %;
- nell'assetto finale quindi, al termine della 2° fase:
 - i magazzini di lavorazione e deposito gomma-gomma si estenderebbero per una superficie coperta di 32.000 m² (contro una superficie coperta di magazzini raccordati di 6.000 m²);
 - l'estensione totale della superficie fondiaria per il tutto-gomma raggiungerebbe quasi i 15 ha, ovvero tanto quanto la piattaforma intermodale comprensiva di spazi stradali e del fascio di binari;
- l'ampliamento delle attrezzature destinate ai movimenti tutto-gomma non corrisponderebbe all'andamento della domanda previsto nello stesso studio di impatto ambientale, laddove, dal momento d'inizio dell'esercizio (1° fase) al termine della fase di crescita prevista (anno 2015, ovvero al termine della 2° fase) si prevede che la quota tutto-gomma cali dal 50 % al 37 % del complessivo traffico interportuale, grazie ad una crescita del traffico intermodale, da prima a seconda fase, del 240 %, contro una prevista crescita della domanda gomma-gomma di solo 140 %;
- le attività insediabili negli edifici a magazzini di 2° fase (di circa 26.000 m² di sup. coperta) non presenterebbero una particolare e diretta continuità ed unitarietà operativa e di lavorazione con il



Il Ministro dell' Ambiente

terminal intermodale; le lavorazioni materiali svolte nelle due attività sarebbero infatti nettamente distinte e separate, sia imprenditorialmente che logisticamente; di conseguenza anche l'eventuale (e non quantificata) quota di merce scambiata tra i depositi tutto-gomma e l'impianto intermodale presenterebbe oneri di trasferimento analoghi a quelli di un qualsiasi trasferimento su strada tra unità produttive distinte, seppure vicine;

- rispetto ad una qualsiasi altra localizzazione (ad esempio nelle vicine Zone Produttive di Frosinone e Ferentino), l'insediamento delle attività di autotrasporto in adiacenza all'attrezzatura intermodale può determinare un qualche vantaggio di tipo generico, di economia di scala o di limitata riduzione nei tempi di trasporto tra l'una e l'altra struttura, ma comunque non di più stretta integrazione operativa, e comunque con gli stessi oneri economici e tecnici di rottura di carico ed amministrativi-gestionali;
- non risulta nemmeno esclusa una effettiva destinazione di tali aree ad attività genericamente produttive di soggetti terzi, diversi dal gestore interportuale e dagli operatori dell'autotrasporto, aventi per tale localizzazione solo generiche convenienze urbanizzative o costruttive;
- si può pertanto ritenere che il programma di larga espansione delle attrezzature per il trasporto tutto-gomma all'interno dell'interporto assunto per la 2° fase sia non sufficientemente motivato, non strettamente integrato con le finalità intermodali dell'interporto, e in ogni caso di dimensione eccedente rispetto agli stessi scenari di domanda quantitativi e modali assunti nello stesso studio di impatto ambientale per la 2° fase stessa.
- riguardo al poggio "Selva dei Muli", lo stesso studio di impatto ambientale considera sostanzialmente solo la parte più stretta, ovvero di più pronunciata elevazione, delimitata entro la cinta muraria, e coincidente con la perimetrazione della zona tutelata ai sensi della L.431/1985 (Piano Territoriale Paesistico, ambito 11, redatto ed approvato dalla Regione Lazio);
- viceversa l'ambito completo del poggio va definito più estesamente. A tal fine si deve, infatti, far riferimento a diversi elementi quali:
 - elementi di geomorfologia, come l'andamento clinometrico, caratterizzato da una forma conica (curve di livello circolari e concentriche), tipica della sua natura vulcanica, a pendenza sempre più modesta, ma rilevabile con certezza, e di estensione assai più larga della cinta muraria;
 - elementi di infrastrutturazione storica, come la strada rurale storica 'di base', in parte ancora alberata, ad andamento circolare attorno al poggio, disegnata sostanzialmente lungo la linea circolare ove si esaurisce l'andamento clinometrico conico e riprende la pendenza trasversale dell'area circostante; fatto salvo il settore sud (ove la trincea autostradale ne ha mutilato un intero settore) tale strada circonda l'intero poggio, tenendosi ad una distanza significativamente regolare dalla parte più elevata;
 - elementi di sistemazioni rurali storiche, quali la geometria d'appoderamento e d'accatastamento, che entro la suddetta strada rurale storica di base è in prevalenza ancora tradizionalmente radiale centrata sul culmine del poggio, mentre all'esterno di essa assume trama e orientamento indifferente ad esso;
 - i caratteri paesaggistici, ovvero della visuale che, per la maggior parte dello sviluppo della suddetta strada storica di base, verso il poggio permane ancora libera, apprezzabilmente unitaria e completa dell'insieme (senza cortine arboree o arbustive trasversali, e con segni sempre convergenti sul centro del poggio), mentre verso l'esterno, nel fondovalle circostante prima degli alti rilievi di fondale, si scompone secondo gli allineamenti plurimi della rete idrografica e infrastrutturale, privi di orientamenti intuitivamente riconoscibili. Valenza paesaggistica, con carattere storico-testimoniale, assume anche l'ambito rurale, a sistemazione tradizionale,

circostante la cortina delle mura storiche dell'insediamento antropico, territorio da mantenere come riserva indisturbata e con una profondità adeguata per consentire, dai suoi bordi, l'apprezzamento visuale unitario ed integrale della particolare soluzione storica di insediamento antropico, sia fortificato che rurale, totalmente conformato ai caratteri geomorfologici naturali;

- così correttamente delimitato in corrispondenza del tracciato della strada rurale storica di base (quindi sulla base non del confine del vincolo amministrativo di tutela, ma delle effettive caratteristiche territoriali-paesaggistiche), il poggio risulta significativamente interferito da una parte del progetto d'interporto;
- la zona più occidentale di quest'ultimo verrebbe ad invadere una parte assai rilevante delle propaggini a minor pendenza, tra la cinta muraria e la strada rurale storica di base, dei settori nord ed est. Inoltre, non appare misurata e verificata la tutela della visuale attiva e soprattutto passiva del poggio stesso, in riferimento ad altre emergenze del territorio circostante (finanche al vicino centro storico di Frosinone, di elevazione sufficiente per una percezione diretta del poggio stesso, nonostante la distanza);
- va considerata, in proposito, la elevata valenza storica del luogo, in quanto "abitato in epoca romana (resti murari alla sommità, frammenti di cotto e tegoloni sparsi nei campi circostanti), poi castrum fortificato in epoca medioevale", con nucleo abitativo nella parte più elevata, a mezza costa protetto da cinta muraria (per significativi tratti ancora integra o comunque visibile); testimonianze e citazioni diverse ne riferiscono peraltro, concordemente, la valenza di centro insediativo già dall'epoca neolitica (come confortato dai ritrovamenti circostanti);
- date le sue molteplici valenze, si ritiene opportuno perseguire il rispetto integrale dell'intero sistema morfologico-storico-paesaggistico del poggio. A tal fine appare indispensabile arretrare gli interventi di urbanizzazione (sia per edificazione che per pavimentazione di strade e piazzali), fino a farli rimanere esterni all'area delimitata dalla strada rurale storica di base del poggio; ciò quanto meno nella misura in cui risulti materialmente possibile, quindi con l'unica eccezione del tratto più nord-occidentale della prevista strada d'accesso all'interporto, ove questa si sviluppa aderente alla linea ferroviaria attuale e al previsto raccordo ferroviario interportuale, elementi rigidi privi di alternative di tracciato e che impediscono qualsiasi adattamento significativo anche di quel tratto di strada.

Risulta quindi necessario che tutta la parte più occidentale dell'area interportuale, ovverosia l'area a sud e a ovest della linea composta dal tratto della prevista strada d'accesso interportuale contiguo al raccordo ferroviario e dal tratto più orientale della strada rurale storica di base al poggio stesso, sia mantenuta come ambito interportuale destinato esclusivamente a verde di mitigazione e di rispetto, ad utilizzo eventualmente anche agricolo purché sistemata secondo adeguato progetto di ricomposizione naturalistica e paesaggistica unitaria, orientata sul culmine del poggio stesso.

- una simile modifica dell'assetto planivolumetrico interno può attuarsi senza riduzione né funzionale né volumetrica della parte di interporto attualmente in più diretta valutazione (1° fase), comportando solo una traslazione e riorganizzazione, più a est, dei piazzali e dei modesti volumi delle funzioni accessorie previste già in tale prima fase e nell'attuale soluzione progettuale collocate nell'ambito del poggio (portineria, uffici, distributore con officina e parcheggi, ovvero attrezzature comunque operativamente non strettamente indispensabili per una primissima provvisoria fase di esercizio della piattaforma intermodale, così come verificato in altre iniziative interportuali). A tal fine è possibile utilizzare parte delle aree interportuali esterne al poggio nell'attuale versione progettuale destinate alla seconda fase, in particolare per le attività a servizio autotrasporto o "tutto-gomma";

MMW



Al Ministro dell'Ambiente

- la conseguente riorganizzazione planivolumetrica interna all'area di progetto dovrebbe inoltre essere verificata anche con riguardo alle esigenze di preservazione delle eventuali visuali lunghe (attive e passive) dell'intero ambito del poggio da e verso le maggiori emergenze paesaggistiche circostanti (compreso anche il centro storico di Frosinone);
 - analoga correzione planimetrica di allontanamento dal poggio dovrebbe riguardare il tracciato della prevista nuova strada connessa con l'interporto e adiacente al suo margine sud-ovest (Asse ASI di connessione al casello di Frosinone, che potrebbe anche coincidere con la specifica strada di accesso dell'interporto sopra menzionata) strada che dovrà rispettare sia la strada rurale storica di base al poggio e l'area da essa delimitata (nei modi e limiti sopra indicati), sia la strada storica, avente direzione est, d'accesso al poggio (di sezione ridotta, sinuosa e con siepi arbustive su entrambi i lati);
 - l'insieme delle suddette modifiche progettuali non presenta altre conseguenze ambientali che quella positiva, qui evidenziata, di maggior tutela ambientale del sistema poggio (e di conseguente maggior distanziamento tra alcune residenze sul poggio o nelle vicinanze e le attrezzature interportuali), e si limita sostanzialmente ad una diversa articolazione volumetrica entro i confini dell'area d'intervento già oggetto di pubblicazione;
 - il quadro programmatico della viabilità primaria territoriale appare definito e completo, e la sua funzionalità rispondente alle esigenze di efficiente e qualificata connessione tra l'ambito geografico di insediamento dell'interporto e gli altri ambiti del relativo bacino produttivo e commerciale di influenza;
 - diversamente, le previsioni di connessione locale tra sito puntuale interporto e tale rete primaria appaiono alquanto incerte per finanziamenti, modalità e tempi di realizzazione, e caratterizzate da alcune criticità ancora non completamente risolte nemmeno a livello progettuale.
- Così come non è completamente o sicuramente risolta la fondamentale connessione tra l'interporto e l'asse attrezzato Frosinone-Ferentino, ovvero il sistema della grande Zona Produttiva estesa sul lato sud dell'autostrada, opposta a quello dell'interporto, zona che costituisce il primo naturale e più immediato bacino d'utenza dell'interporto. Nello specifico:

- accesso autostradale di Ferentino:

- secondo quanto risulta, del futuro casello di Ferentino non è completato nemmeno il progetto di massima.

Non si hanno notizie certe nemmeno di impegni finanziari e/o temporali, nell'ambito convenzionale o in altri strumenti programmatici, per una sua sicura realizzazione. Nello studio di impatto ambientale viene riferito che per tale opera "il finanziamento sarà congiunto" tra Regione e concessionario, ma in proposito non è fornita alcuna altra informazione.

Certamente, e diversamente da quanto affermato nelle integrazioni allo studio di impatto ambientale, risulta non ancora definitivamente determinato il progetto del nodo sul quale dovrebbe immettersi il nuovo casello, nodo tra la nuova SS. Sora-Ferentino, l'Asse attrezzato ASI Frosinone-Ferentino (proveniente dal lato sud dell'autostrada) e la Strada ASI n. 7 (tutta a nord dell'autostrada). Il progetto di tale nodo è attualmente in procedura nazionale all'interno del progetto di completamento della SS Sora-Ferentino, per il quale sono impegnati assieme l'ANAS e la Regione. In quella sede, ne è stata presentata un'ipotesi progettuale, non ancora definitiva e tecnicamente verificata.

mw

RS AP

- il completamento della strada ASI n. 7, indispensabile per la connessione tra sito interportuale e nodo del futuro casello, secondo le Integrazioni dello studio di impatto ambientale è parte dell'Asse di collegamento ASI n.7-S.S.156 (per Latina)-v.Gaeta.

Di quest'asse risulta redatto, ma non ancora approvato il progetto definitivo, e reperita una quota di finanziamento nell'ambito del Patto Territoriale, mentre per la restante quota è segnalato un impegno in sede di Accordo di Programma con la Regione per tre finanziamenti, nell'ambito dei Programmi Comunitari dell'obiettivo 2, "man mano che i relativi importi si renderanno disponibili". Dell'asse, peraltro, non è indicata una possibile articolazione in stralci funzionali.

Per tale asse sono previste 'nei prossimi mesi le Conferenze dei Servizi per l'approvazione definitiva, mentre la realizzazione delle opere è prevista nel biennio 2000-02, prima dell'avvio dell'interporto.'

Peraltro, da quanto indicato, la tempistica di attuazione del progetto è ancora ipotetica e sensibile sia alle procedure e determinazioni di approvazione sia all'esito delle iniziative di reperimento di copertura finanziaria;

- accesso autostradale di Frosinone:

- *casello (svincolo e autostazione)*: l'attuale casello appare già particolarmente carico, fors'anche oltre il suo limite di livello di servizio C, ma di ciò manca una adeguata documentazione quali-quantitativa. Nonostante le condizioni critiche, quanto meno del prossimo futuro se non anche attuali, non è indicata alcuna prospettiva, né ipotesi di un suo potenziamento;

- *nodo di integrazione del casello alla rete primaria (S.S.156)*: nei chiarimenti allo studio di impatto ambientale un'ipotesi di ristrutturazione-potenziamento del nodo è inserita nel progetto dell'Asse di collegamento ASI n.7-S.S.156. L'ipotesi progettuale appare impegnativa, dati il contesto strettamente urbanizzato, e in parte anche residenziale, e le dimensioni dei carichi di traffico già attuali da servire (tutta Frosinone, la direttrice per Latina e la Zona Produttiva Frosinone-Ferentino-quanto meno per le direzioni sud o fino alla realizzazione del casello di Ferentino-, oltre ad una connessione locale urbana est-ovest). Valgono per tale nodo le stesse considerazioni di incertezza espresse per l'intero Asse;

- *connessione tra tale nodo e la zona dell'interporto*: fa parte dell'Asse di collegamento ASI n.7-S.S.156, di cui condivide le criticità di definizione progettuale, di approvazione e di finanziamento già evidenziate.

Nello specifico progettuale appaiono potenzialmente critici alcuni innesti a "T" nel tratto tra nodo del Casello e Fosso Cenica (tratto con riusi di viabilità esistente, e non lineare) e soprattutto il tratto in adiacenza al lato sud dell'interporto, che come ed anzi più di questo interferisce con il poggio "Selva dei Muli".

Inoltre l'inserimento di tale asse in adiacenza al margine sud ed ovest dell'interporto richiederà la modifica dell'accesso di quest'ultimo, che verrebbe quindi fatto diramare dall'Asse stesso con nodo a "T" (raso) posto in diretta prossimità ad una nuova rotonda; la soluzione progettuale è appena delineata a scala territoriale, mentre non è contemplata nel progetto né appare pienamente compatibile con quella indicata. Nelle Integrazioni allo studio di impatto ambientale sono indicati due itinerari:

- un itinerario ovest, costituito da un tratto dell'Asse di Collegamento Strada ASI n.7-S.S.156-v.Gaeta, e dal nuovo nodo presso il casello di Ferentino. Tale itinerario può



Il Ministro dell'Ambiente

apparire poco attrattivo per il rilevante allungamento di percorso, e comunque per esso valgono le osservazioni esposte sopra circa quell'Asse di Collegamento e quel nodo;

- un itinerario est, su nuova strada in parziale adiacenza al Fosso Cenica (di cui userebbe il sottopasso autostradale), attestata a nord sullo stesso Asse di collegamento Strada ASI n.7-S.S.156-v.Gaeta e a sud, dopo breve tratto discosto dal Fosso Cenica, innestata direttamente sull'Asse Attrezzato, in coincidenza con un attuale immissione laterale. Di tale connessione, inserita nella cartografia delle Integrazioni allo studio di impatto ambientale fra gli "Interventi Comune di Frosinone in previsione", non è reso noto lo stato progettuale, procedurale, finanziario.

Nello studio di impatto ambientale risulta inoltre che il Piano Regolatore ASI di Frosinone vigente, entro la cui perimetrazione ricade l'area interportuale, prevede una ancora diversa connessione nord-sud, immediatamente a ovest dell'interporto, nella parte ovest dell'ambito del poggio "Selva dei Muli", con proprio nuovo scavalco sia del fascio delle linee ferroviarie (direzione nord S.S. Casilina, tramite nuova viabilità comunale) sia dell'Autostrada (con immissione lineare su viabilità minore ASI già adeguatamente innestata sull'Asse attrezzato Frosinone-Ferentino).

Tale asse risulta, tuttavia, non presente nel quadro degli interventi programmati, e comunque non è nemmeno più fattibile con quelle modalità previste nel piano ASI, per incompatibilità con le soluzioni progettuali prescelte per altri interventi (in particolare per lo scavalco delle linee ferroviarie e per il nodo di intersezione di questo con l'Asse di collegamento strada ASI n.7-S.S.156-v.Gaeta).

Peraltro, questa ipotesi ASI costituirebbe variante e potenziamento di un itinerario nord-sud già completo (dalla Casilina all'Asse attrezzato ASI) e funzionale, seppure composto da viabilità minore ed ex-rurale, dotato di un proprio ponte sulle linee ferroviarie e di un proprio sottopasso all'autostrada, ed inoltre connesso, tramite viabilità minore esistente adiacente all'autostrada, anche alla strada ASI n.7 dell'area di Ferentino; esso risulta già utilizzato, impropriamente anche da traffico pesante, anche per l'accesso all'area interportuale. Anche di tale itinerario attuale, nonostante la sua potenziale funzionalità, poco o nulla risulta ripreso nel quadro degli interventi programmati indicato nelle Integrazioni allo studio di impatto ambientale;

- il sistema di accessibilità locale all'interporto appena delineato, è pertanto solo potenziale e, a tutt'oggi, ipotetico. Numerosi sono infatti gli elementi di incertezza o di incompleta definizione progettuale, approvazione, copertura finanziaria.

Appare quindi concreto il rischio di una sfasatura temporale tra l'entrata in servizio dell'interporto e quella dei sopraesposti interventi di completamento della rete stradale, con conseguenti turbative di circolazione ed impatti ambientali su viabilità inadatte o in contesti impropri.

La non realizzazione o anche solo il ritardo nel completamento di tale composito disegno di viabilità, potrebbe in concreto determinare situazioni critiche sulle strade locali esistenti e i relativi nodi di innesto sulla rete primaria, quali:

- per accedere alla rete autostradale: la strada storica del poggio Selva dei Muli, l'attuale casello di Frosinone e la viabilità minore di riconnessione;
- per raggiungere la strada ASI n.7: l'accennata strada minore adiacente all'autostrada;
- per raggiungere l'Asse attrezzato e la direttrice di Latina: la strada ex-rurale sottopassante l'autostrada;

- in assenza di dispositivi di regolazione della circolazione e di minimo adeguamento di taluni punti più critici di tali itinerari, situazioni di criticità potrebbero verificarsi addirittura già nella fase di cantierizzazione;
 - né studio di impatto ambientale né progetto hanno considerato tale situazione, né risulta che nel procedimento di approvazione e di finanziamento dell'interporto sia stato integrato taluno degli interventi stradali ipotizzati;
 - è quindi opportuno che il progetto di interporto sia integrato con un Programma puntuale di adeguamento e sviluppo della rete stradale locale di accesso allo stesso, impegnativo per tutte le amministrazioni competenti all'interporto ed alla viabilità ed approvato congiuntamente al progetto di interporto nella specifica Conferenza dei Servizi appositamente convocata;
 - tale Programma dovrà innanzitutto subordinare l'avvio di ciascuna fase di cantiere dell'interporto a:
 - un'effettiva disponibilità degli itinerari stradali di connessione tra interporto e rete primaria individuati come necessari e sufficienti, preventivamente adeguati - anche con soluzioni transitorie - al fabbisogno previsto e quantificato;
 - specifici ed adeguati dispositivi di limitazione/impedimento del traffico pesante di cantiere sugli altri itinerari disponibili ma non adeguati;
 - in seconda istanza tale programma dovrà subordinare l'entrata in servizio, anche parziale, dell'interporto alla realizzazione ed apertura alla circolazione di almeno un primo stralcio funzionale degli interventi definitivi di completamento della rete stradale, stralcio che comprenda, tra quelli sopra riferiti, almeno:
 - un itinerario completo e adeguato di accesso alla rete autostradale;
 - un itinerario completo e adeguato di connessione all'Asse Attrezzato ASI Frosinone-Ferentino a sud dell'Autostrada;
 - nel merito progettuale ed ambientale delle previsioni di completamenti di rete sopra riferite, a tutt'oggi è possibile esprimere le seguenti considerazioni e indicazioni:
 - tra i diversi possibili itinerari d'accesso alla Zona Produttiva Attrezzata ASI a sud dell'autostrada, quello ricavabile da un adeguamento anche modesto della strada ex-rurale immediatamente ad ovest dell'interporto e che sottopassa l'autostrada, anche se trascurato nelle prospettive di adeguamento della rete stradale funzionale all'interporto, appare viceversa come il più diretto e breve, il più semplice e rapido da definire e forse anche da realizzare (tra l'altro nel rispetto integrale del poggio "Selva dei Muli"), e quindi utilizzabile quanto meno in prima fase d'esercizio dell'interporto, in attesa di ulteriori sviluppi della domanda e della realizzazione di realizzazioni stradali ex-novo (più impegnative e di ulteriore consumo di suolo);
 - attualmente, il progetto della nuova strada, ponendosi in adiacenza al confine sud dell'interporto, interferisce anch'esso con l'ambito del poggio "Selva dei Muli".
- Le considerazioni di incompatibilità della previsione di urbanizzazione di tale ambito, già espresse riguardo all'area interportuale, valgono quindi anche per tale viabilità accessoria e connessa; parimenti, le considerazioni circa l'opportunità e la possibilità di correzione del progetto di interporto al fine di preservare l'integrità di tale ambito si estendono quindi anche al progetto di tale viabilità accessoria. Anche per essa infatti appare praticabile una correzione progettuale che, salvo che per il tratto già aderente al fascio ferroviario (senza possibilità di dislocazione), la mantenga totalmente all'esterno delle sopra accennata strada storica di delimitazione larga del poggio.

MW
 R 10



Il Ministro dell'Ambiente

Anche l'eventuale nuova strada da inserire ad ovest dell'interporto e del poggio (connessione all'Asse ASI attrezzato, sostitutiva della attuale strada ex-rurale), dovrà allontanarsi quanto più possibile dal poggio, affiancandosi all'attuale strada storica circolare;

- almeno nel medio periodo (ovvero fino all'attuazione delle previsioni di urbanizzazione a destinazione produttiva dell'intera area tra Interporto e Zona Industriale di Ferentino), per il collegamento dell'interporto con la strada ASI n. 7 e quindi col futuro nuovo casello di Ferentino sembra possibile e preferibile riutilizzare l'esistente strada adiacente all'autostrada, eventualmente adeguata.

Questo purché venga preservata, quanto meno per il futuro, la qualità e la portata della captazione per scopi idropotabili dal pozzo consortile giacente in prossimità della strada stessa e dell'autostrada (in ambito di riconosciuta vulnerabilità critica della falda, e di accertato inquinamento dei corpi ricettori delle acque di dilavamento della Zona Industriale). A tal fine potrà essere considerata anche l'opportunità di uno spostamento del pozzo stesso in altro luogo, meno esposto ai rischi di contaminazione per traffico stradale e per attività edilizia ed industriale nelle immediate adiacenze, rischi già attuali e in futuro ancora maggiori;

- per quanto riguarda gli effetti dell'opera in relazione ai comparti atmosfera, risorse idriche, suolo e sottosuolo, vegetazione, ed ecosistemi; complessivamente, si ritiene che l'opera non determini sui comparti sopracitati, anche se l'esame puntuale evidenzia talune criticità per le quali andranno previste idonee misure di mitigazione degli impatti:

atmosfera:

- complessivamente, i dati riportati nello studio di impatto ambientale consentono di valutare come le concentrazioni di inquinanti stimate si mantengano decisamente inferiori ai limiti di legge (8.700 ppb per i CO e 106 ppb per gli NO₂). Anche nelle peggiori condizioni meteorologiche i valori stimati (che nel caso del biossido di azoto andrebbero a raddoppiare) si manterrebbero ampiamente al di sotto dei limiti stabiliti dalla normativa nazionale. Solo nel lungo periodo, assumendo un raddoppio del traffico pesante e, conseguentemente un raddoppio delle emissioni (secondo una relazione lineare che lega le concentrazioni ai fattori di emissione) si potrebbero verificare, in condizioni critiche sia di traffico che meteorologiche, superamenti del limite orario per quanto riguarda gli NO₂ in una fascia di 25-30 m di distanza dalla strada di collegamento all'Interporto;

ambiente idrico:

- in fase di cantiere l'alterazione delle condizioni di scolo potrebbe dar luogo a situazioni di criticità nel caso in cui acque non incanalate venissero a contatto con cumuli di terra non efficacemente protetti dall'azione dilavante. I terreni trascinati dalle acque verrebbero convogliati nel fosso Cenica, in un tratto di esso a potenziale rischio di esondazione. Sempre in fase di cantiere vi è la possibilità di intercettazione della falda. Peraltro, considerato che le caratteristiche del progetto prevedono interventi fino ad una profondità di 2 m sotto l'attuale piano di campagna, e considerato che le falde sono a profondità di almeno 4 m, tale evenienza può ragionevolmente essere esclusa. Vi è però la possibilità che scarichi provenienti dall'attività di cantiere possano percolare fino a raggiungere le acque sotterranee.

In fase di esercizio la realizzazione di strade, piazzali ed altri interventi di impermeabilizzazione dei terreni modificano in modo permanente le condizioni di drenaggio dell'area ed i tempi di corrivazione.

Per quanto riguarda la qualità sia delle acque superficiali che di quelle sotterranee, gli impatti possono derivare dalle operazioni di lavaggio dei piazzali o da sversamenti accidentali che potrebbero immettere nell'ambiente sostanze inquinanti;

suolo e sottosuolo:

- dal punto di vista della interferenza del progetto e della individuazione degli impatti va segnalato il consumo di territorio e l'approvvigionamento e la discarica di materiali.

La presenza di numerose cave presenti nel circondario fa sì che si possa ricorrere ad esse senza l'apertura di nuove cave, mentre è previsto per gran parte degli inerti originati dalle escavazioni il riutilizzo in sito per il rimodellamento morfologico delle aree destinate a verde. La parte non utilizzata verrà inviata, in funzione della tipologia dei materiali, a centri di raccolta e stoccaggio;

vegetazione ed ecosistemi:

- non si hanno emergenze naturalistiche di alcun tipo. Ad opera realizzata l'impatto maggiore deriverà dalla presenza stessa dell'opera che impone la sistemazione della vegetazione in maniera diversa da quella attuale interrompendo altresì la continuità ecologica tra la collina ed il fosso;

inquinamento acustico:

- l'Interporto si colloca all'interno di un bacino acustico estremamente complesso in cui le principali sorgenti di rumore sono costituite dalla A1 e dalla ferrovia Roma-Cassino.

Utilizzando un modello di previsione messo a punto dall'Ufficio Federale per la protezione dell'Ambiente Svizzero, sono stati valutati i livelli di pressione sonora che si possono avere nell'area circostante l'Interporto.

I risultati complessivi della previsione per ciascun punto di verifica espressi in dBA mostrano come, considerando l'insieme del livello attuale e di quello generato dall'interporto (contributo sorgenti lineari + sorgenti puntuali) si registri in 2 punti il superamento del limite notturno ed in uno del limite diurno (dell'ordine di 1 dBA);

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 della Regione Lazio del 28 dicembre 1998, pervenuta il 14 gennaio 1999, con cui si esprime parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *per evitare dispersioni di inquinante, nel caso di sversamenti accidentali è necessario che le vasche di prima pioggia possano essere utilizzate con serbatoi di sicurezza per contenere i liquidi pericolosi. A tal fine è necessario prevedere un sistema idraulico di by-pass delle vasche per evitare, in caso di pioggia, la contaminazione delle acque meteoriche che affluiscono nei serbatoi;*

- *per ricondurre i valori di inquinamento acustico nei limiti normativi sarà necessario imporre un adeguato regime di velocità all'interno ed in prossimità dell'interporto. In fase di preesercizio dovrà essere effettuata una campagna di misurazione fonometrica qualora sussistessero superamenti dei limiti normativi nelle zone testate si dovrà provvedere alla collocazione di barriere fonoassorbenti in prossimità di tali aree;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/413/11496 del 10 maggio 1999, pervenuto in data 24 maggio 1999, con cui si esprime parere



Il Ministro dell' Ambiente

favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici del Lazio, con nota n. 8435 del 20 aprile 1999, qui pervenuta in data 29 aprile 1999 prot. n. ST/413/10620/99, facendo seguito alla precedente nota n. 2752 del 27 febbraio 1998, ha comunicato le proprie valutazioni in merito alla compatibilità ambientale delle opere in progetto, espresso anche alla luce della documentazione integrativa prodotta dalla S.I.F. S.p.A. su richiesta della Soprintendenza medesima, consistente in fotomontaggi e simulazioni dell'inserimento ambientale dell'intervento. Per quanto esaminato e accertato, la Soprintendenza ha comunicato che "l'area interessata dall'intervento ricade completamente all'esterno di ambiti sottoposti a tutela ai sensi delle leggi n. 1497/39 e n. 431/85" L'intervento, prosegue la Soprintendenza, ricade, infatti al di fuori dei 150 m misurati dalle sponde del fosso Cenica, vincolato ai sensi dell'art. 1 della L. 431/85 lett. "c", ed essendo conforme alla normativa di P.T.P. vigente risulta, pertanto, compatibile con il contesto ambientale a condizione che, data la necessità di mediare il paesaggio tra l'intorno dell'area interessata (dalle tipiche connotazioni del paesaggio agricolo) e l'area industriale, "siano accentuati gli interventi per mitigare l'impatto ambientale con congrue piantumazioni di specie arboree tipiche dei luoghi" e vengano adottate pavimentazioni non impermeabili "compatibilmente con le altre esigenze di salvaguardia dell'ambiente e con le caratteristiche tecniche d'uso degli spazi e delle superfici";

- la Soprintendenza Archeologica per il Lazio, con nota n. 4457 del 8 marzo 1999, qui pervenuta in data 17 marzo 1999 prot. n. ST/413/6210, ha comunicato che, a seguito di indagini archeologiche effettuate sui luoghi, sono state individuate aree con presenze archeologiche (fosse, strati di terreno con frammenti edilizi e ossa presumibilmente riferibili a tombe) situate lungo il margine nord della zona interessata dal progetto ritenute, comunque, non ostative alla realizzazione del progetto. Pertanto, richiamate le disposizioni di cui alla legge 1089/1939 in materia di rinvenimenti archeologici, ha espresso il proprio parere favorevole di massima alla realizzazione dell'intervento a condizione che, in ogni caso, "tutti i movimenti di terra dovranno essere controllati da personale tecnico" e che le venga comunicato, con almeno 15 giorni di anticipo, la data di inizio dei lavori.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità di quanto comunicato dalle sopracitate Soprintendenze, esprime parere favorevole in ordine alla predetta richiesta della Società Interporto di Frosinone (SIF S.p.A.) di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto, con l'assoluto rispetto delle sopra specificate condizioni, prescrivendo in aggiunta, che:

- le opere di mitigazione dell'impatto ambientale sopra indicate, siano oggetto di specifica progettazione (con indicazione dettagliata delle modalità esecutive, dei materiali e delle tecnologie degli interventi di compensazione ambientale da adottarsi), da sottoporre, prima dell'avvio dei lavori, all'esame delle Soprintendenze suddette, ciascuna nell'ambito delle proprie specifiche competenze;

preso atto che non 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;

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;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Interporto di Frosinone da realizzarsi in Comune di Frosinone presentato dalla Società Interporto di Frosinone (SIF S.p.A.) a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) ottimizzazione progettuale a tutela paesaggistica del poggio "Selva dei Muli":

- la parte più occidentale dell'area interportuale, appartenente all'ambito del poggio "Selva dei Muli", dovrà essere mantenuta nell'attuale condizione di area esclusivamente verde.

In essa dovrà essere realizzato, a titolo compensativo, un progetto di restauro del paesaggio, con particolare riferimento al sistema storico-rurale dell'originaria disposizione a raggiera dei campi includente il sistema di siepi, scoline e filari alberati.

A tal fine il tracciato della prevista strada d'accesso all'interporto da e per ovest e del primo tratto della strada di distribuzione interna all'interporto dovrà essere modificato così da rimanere all'esterno della strada rurale storica di base al Poggio (e delle relative alberature), salvo laddove (così modificato) esso interferirebbe con la linea del raccordo ferroviario, nel qual caso dovrà comunque essere portato in massima aderenza al raccordo stesso. Tale nuovo tracciato dovrà assolvere anche le funzioni di connessione a libero transito da/per gli accessi autostradali di Frosinone e Ferentino, in sostituzione del corrispondente tratto della prevista viabilità connessa adiacente al perimetro dell'interporto (Asse ASI);

- le strutture previste dall'attuale progetto nell'area dell'ambito del Poggio dei Muli e che, a seguito della sopraindicata modifica, verrebbero a trovarsi a sud e a ovest di tale nuovo tracciato (edificio uffici e controllo accesso, distributore e officina, parcheggio sosta provvisoria) e ogni altra opera di urbanizzazione, anche di ipotetica 2° fase, collocata in tale area, dovranno essere diversamente dislocate.

La nuova disposizione planivolumetrica complessiva dovrà risultare rispettosa delle visuali attive e passive significative dell'intero sistema del poggio 'Selva dei Muli'; tale verifica dovrà riguardare anche gli impianti semoventi e l'accatastamento dei container nei piazzali di stoccaggio, per i quali dovranno eventualmente essere fissate le limitazioni d'esercizio;

- le diverse modifiche progettuali sopra indicate, se risolte entro il confine che il progetto e lo studio di impatto ambientale hanno già indicato per l'insediamento interportuale complessivo come previsto al termine degli ampliamenti di 2° fase (ad esempio utilizzando le aree ipotizzate per gli insediamenti 'tutto gomma' di 2° fase), non comportano altre implicazioni territoriali-urbanistiche o ambientalmente significative oltre a quelle, qui valutate positivamente, della salvaguardia dell'ambito integrale del Poggio; in tal caso quindi esse potranno essere definitivamente esaminate ed autorizzate in occasione della verifica di ottemperanza alle presenti prescrizioni in sede di progettazione esecutiva;

b) viabilità connessa:

- un Programma di adeguamento e sviluppo della rete stradale locale di accesso all'interporto dovrà essere approvato congiuntamente al progetto di interporto. Esso dovrà contenere, almeno:

- un itinerario di collegamento dell'Interporto ad un casello autostradale;



Il Ministro dell' Ambiente

- un itinerario di collegamento dell'Interporto all'Asse Attrezzato ASI Frosinone-Ferentino a sud dell'Autostrada;
- tale Programma di adeguamento e sviluppo dovrà essere concordato tra le Amministrazioni competenti; quanto previsto dovrà entrare in esercizio prima dell'entrata in esercizio dell'Interporto.

c) 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;

d) ambiente idrico:

- in fase di cantiere dovranno essere previste misure in grado di prevenire il dilavamento del materiale, asportato dalle acque meteoriche, dai cumuli di terra. Tali misure dovranno consentire di ridurre il rischio di esondazione del Fosso Cenica.
- Gli scarichi tecnologici dovranno essere sottoposti a trattamento o stoccati in serbatoi e conferiti a centri specializzati per il trattamento.

In fase di esercizio deve essere realizzato un sistema per il trattamento delle acque di prima pioggia che consenta anche di intercettare eventuali rilasci di inquinanti sui piazzali, anche simultanei alla pioggia. La tutela della componente idrica dovrà inoltre essere rafforzata con l'introduzione di fossi perimetrali ai confini e/o ai piazzali.

Dovrà infine essere predisposto un sistema per il monitoraggio delle acque sotterranee che preveda la determinazione dei parametri più significativi (quali COD o TOC, piombo, idrocarburi, tensioattivi) e che, in caso di modifiche del quadro qualitativo, consenta di intervenire modificando la gestione degli scarichi;

e) suolo e sottosuolo:

- lo strato pedologico superficiale che dev'essere asportato dovrà essere riutilizzato per il completamento delle opere d'inserimento ambientale necessarie per minimizzare gli impatti naturalistici e paesaggistici;

f) vegetazione ed ecosistemi:

- devono essere impiantate siepi arboree/arbustive, con elementi di varia altezza, al fine di compensare la vegetazione d'alto fusto sottratta all'ambiente, e con finalità antirumore. Tale piantagione deve essere effettuata in modo da potenziare la interconnessione ecosistemica tra il poggio Selva dei Muli ed il Fosso Cenica.

Inoltre nelle aree esterne o comunque perimetrali all'impianto dovranno essere inserite quinte arboree (anche con funzione di mitigazione acustica e di filtro dalle polveri), mentre le aree interne di risulta o comunque non utilizzate dovranno essere quanto più possibile oggetto di piantagione.

Le scarpate dei rilevati e delle trincee dovranno essere consolidate con tecniche di ingegneria naturalistica.

Handwritten marks:

 CR 1A

Tutti gli interventi di rinaturazione e ingegneria naturalistica dovranno essere definiti in uno specifico progetto delle opere a verde, e realizzati secondo le modalità previste dalla Regione Lazio (delibera n. 4340 del 28 maggio 1996) e quelle delle Linee Guida per gli Interventi di Ingegneria Naturalistica predisposte dal Ministero dell' Ambiente;

g) rumore ed emissioni atmosferiche:

- il proponente dovrà garantire sin dall' attivazione dell' interporto il rispetto dei limiti acustici di cui al DPCM 14/12/1997 e di tutti i limiti di inquinamento atmosferico.

Prima dell' entrata in funzione dell' interporto dovrà essere adottato e trasmesso alla Regione e al Ministero dell' Ambiente, e poi periodicamente aggiornato, un Regolamento d' esercizio per la minimizzazione delle emissioni acustiche ed atmosferiche veicolari e dei macchinari in genere fissi e mobili, in particolare tramite:

- l' adozione massima di sistemi di alimentazione elettrica ai veicoli-frigoferi in sosta e di veicoli e mezzi di movimentazione interna a propulsione elettrica e, per i mezzi con motore necessariamente a combustione, di carburanti a minimo tenore inquinante e dispositivi di abbattimento a valle;

- utilizzo della migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici e in genere meccanici fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari, ...);

Tale Regolamento dovrà prevedere provvedimenti di riduzione delle emissioni, da adottare immediatamente, pur se gradualmente, non appena l' apposita rete di monitoraggio segnali l' avvicinamento o il superamento dei limiti di legge.

Dovranno inoltre essere adottati, già in fase di progettazione esecutiva, tutti i sistemi di mitigazione acustica (barriere naturali e/o artificiali) necessari per la tutela dei ricettore individuati. Il dimensionamento di tali misure dovrà risultare adeguato anche allo scenario di utilizzo previsto per il lungo periodo (anno 2015);

h) emissioni luminose notturne:

- l' impianto luce esterna dovrà limitare l' illuminazione alle superfici effettivamente operative, escludendo dispersioni laterali e verso l' alto. A tal fine si dovrà agire su dimensionamento, dislocazione, densità, altezza, tecnologia, orientamento e schermatura delle sorgenti, nonché con la modulazione temporale e spaziale dell' intensità luminosa emanata nelle diverse zone in funzione dell' effettivo fabbisogno. La mitigazione dell' impatto residuo dovrà essere conseguita con adeguati dimensionamento e caratterizzazione del verde perimetrale;

i) compatibilità tra merceologie interportuali:

- qualora nel futuro venga attivato il trasporto di sostanze pericolose, oltre al Rapporto di Sicurezza ai fini degli adempimenti di cui al DPR 175/1988, si dovrà provvedere affinché il trasbordo intermodale e l' eventuale sosta provvisoria di sostanze e merci pericolose nonché di rifiuti avvenga solo in ambiti adeguatamente progettati ed attrezzati;

l) monitoraggio ambientale:

- in fase di esercizio occorrerà prevedere una rete di monitoraggio dell' inquinamento atmosferico ed acustico, integrata da periodiche campagne di monitoraggio ambientale, curata da agenzie accreditate, che dovranno rilevare la qualità dell' aria, le emissioni e le immissioni acustiche dell' interporto rispetto ai ricettori circostanti (qualificando anche il rumore residuo e le eventuali componenti tonali e/o impulsive), la sua illuminazione artificiale notturna esterna (efficienza, dispersioni, modulazioni, ...);

m) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni



Il Ministro dell'Ambiente

individuata dalla Regione Lazio e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

n) la verifica di ottemperanza verrà svolta dal Ministero dell'Ambiente in sede di progettazione esecutiva.

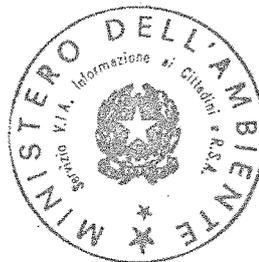
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto di Frosinone (SIF S.p.A.) al Ministero dei trasporti Direzione Generale MCTC, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER 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 **26 SET. 2000**

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta di N. 8 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 27.09.2000