



GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

.....

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 13/12/2005

=====

ADDI' 13/12/2005 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, VIA CRISTOFORO COLOMBO 212 ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE COSI' COMPOSTA:

MARRAZZO	Pietro	Presidente	DE ANGELIS	Francesco	Assessore
		Vice			
POMPILI	Massimo	Presidente	DI STEFANO	Marco	"
ASTORRE	Bruno	Assessore	MANDARELLI	Alessandra	"
BATTAGLIA	Augusto	"	MICHELANCELI	Mario	"
BONELLI	Angelo	"	NIERI	Luigi	"
BRACHETTI	Rentino	"	RANUCCI	Raffaele	"
CIANI	Fabio	"	RODANO	Giulia	"
COSTA	Silvia	"	TIBALDI	Alessandra	"
			VALENTINI	Daniela	"

ASSISTE IL SEGRETARIO: Domenico Antonio CUZZUPOLI

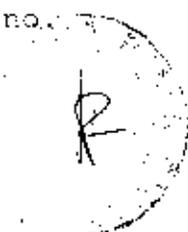
***** OMISSIS

ASSENTI: Battaglia - Brachetti - Mandarelli - Nieri - Ranucci - Tibaldi

DELIBERAZIONE 1125

Oggetto:

Autorizzazione al Presidente della Regione Lazio a sottoscrivere l'Accordo di Programma, ex art. 34 del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267, per la realizzazione del progetto di completamento della Superstrada Sora - Frosinone - Ferentino, V° Lotto II° stralcio, con annesso Svincolo Autostradale e casello, e relativa viabilità di accesso al casello stesso, in variante allo strumento urbanistico dei Comuni di Alatri e Ferentino, integrazione della deliberazione n. 494 del 11.04.2005.





1125 13 DIC. 2005

Handwritten initials

OGGETTO : Autorizzazione al Presidente della Regione Lazio a sottoscrivere l'Accordo di Programma, ex art. 34 del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267, per la realizzazione del progetto di completamento della Superstrada Sora - Frosinone - Ferentino, V° Lotto II° stralcio, con annesso Svincolo Autostradale e casello, e relativa viabilità di accesso al casello stesso, in variante allo strumento urbanistico dei Comuni di Aiatri e Ferentino. Integrazione della deliberazione n. 494 del 11.04.2003.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore Lavori Pubblici e Politica della Casa;

- VISTO lo Statuto della Regione Lazio;
- VISTA la Legge 11.02.1994, n.109 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA la Legge 18.05.1997, n.127 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA la Legge 07.08.1990, n.241 e successive modifiche ed integrazioni;
- VISTA la Legge 24.11.2000, n. 340;
- VISTO il D.P.R. 21.12.1999, n.554;
- VISTA la L.R. 22.12.1999, n.38;
- VISTO il D. Lgs.vo 18.08.2000, n.267;
- VISTA la Legge costituzionale n.3 del 18.10.2001 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione";
- VISTO il Regolamento della Regione Lazio n.1 del 06.09.2002 e s.m. e i.

PREMESSO

CHE l'Amministrazione Regionale disponeva di una progettazione di massima per il completamento della superstrada Sora-Frosinone V° lotto, I° e II° stralcio, comprensiva dello svincolo autostradale in Comune di Ferentino, acquisita in relazione ad un appalto-concorso eserito nel 1992;

CHE riguardo a detta progettazione, sulla base di apposito studio per la Valutazione dell'Impatto Ambientale, veniva attivata, in data 22.05.1998, presso il Ministero dell'Ambiente, la procedura finalizzata all'ottenimento del parere di Compatibilità Ambientale dell'opera;

Handwritten signatures and initials



1125 13 DIC. 2005 *lee*

CHE la procedura di V.I.A. si è conclusa con il D. I. n. 5652 del 12.12.2000, contenente il parere di compatibilità ambientale dell'opera, secondo la progettazione presentata (V° lotto, I° e II° stralcio, comprensiva dello svincolo autostradale) con prescrizioni cui "attenersi per le successive fasi progettuali e per l'esecuzione dell'opera;

CHE, a seguito di gara esperita ai sensi del D. Lgs. n. 57/95, l'incarico per la progettazione definitiva ed esecutiva del V° Lotto II° stralcio, per il completamento della Superstrada Sora - Frosinone - Ferentino, comprensiva dello svincolo autostradale di Ferentino, in data 16.12.1997, veniva affidato allo Studio Valle Progettazione, con l'espressa richiesta di redigere il progetto definitivo secondo quanto evidenziato nel citato D.I. n. 5652/2000 in termini di prescrizioni, riferite alla compatibilità ambientale dell'opera ;

CHE, in data 19.03.2002, il progettista incaricato presentava il progetto definitivo del V° lotto II° stralcio, comprensivo dello svincolo sulla Autostrada A1, in tutto rispondente ai contenuti del richiamato D.I. di V.I.A.

CHE, in data 30.04.2002, a seguito di convocazione effettuata con nota dell'Assessorato Regionale Trasporti e LL.PP. n. 705 del 25.03.2002, su detto progetto definitivo, si teneva apposita "Conferenza di Servizi" ai sensi dell'art. 14 ter della Legge 241/90, così come modificato dall'art. 11 della Legge 340 del 24.11.2000;

CHE, in tale sede, la Società Autostrade - nell'esprimere il suo "parere tecnico di massima favorevole" al progetto esaminato - rappresentava l'esigenza, per motivi logistici e di sicurezza, di un diverso posizionamento del casello autostradale e della relativa viabilità di accesso, producendo, al riguardo, un'apposita relazione ed uno schema grafico.

CHE, nella stessa sede, il Comune di Ferentino, nel dichiararsi favorevole alla richiesta della Società Autostrade, evidenziava la necessità di sottoporre al Consiglio Comunale la nuova soluzione progettuale relativa allo svincolo autostradale.

CHE, in sede di "Conferenza di Servizi" e successivamente, nei termini di legge, sono stati acquisiti i pareri, favorevoli, nonché le prescrizioni e le osservazioni, degli Enti, delle Amministrazioni e delle Autorità chiamate a pronunciarsi nell'ambito della medesima "Conferenza di Servizi";

R *M* *A*
2



1125 13 DIC. 2005 *ll*

CHE la Regione Lazio, in data 03.05.2002, ai sensi dell'art. 7 della legge 07.08.1990 n. 241 ed ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 554/1999, dava comunicazione dell'avvio del procedimento relativo alla realizzazione dell'opera di cui trattasi, mediante pubblicazione su un quotidiano a tiratura nazionale ed attraverso avviso affisso all'Albo Pretorio dei Comuni interessati;

CHE, a seguito di detta pubblicazione, non sono pervenute richieste di intervento nel procedimento, ai sensi dell'art. 9 della citata legge n. 241/1990;

CHE il Consiglio Comunale di Ferentino, con Deliberazione n. 38 del 11.10.2002, approvava, ai fini urbanistici, il progetto di cui trattasi, in variante al vigente P.R.G., ai sensi della legge n. 1 del 04.01.1978;

CHE, analogamente, il Comune di Alatri, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 60 del 30.12.2002, approvava, ai fini urbanistici, il progetto in questione in Variante al vigente P.R.G., ai sensi della richiamata Legge 1/1978;

CHE, in data 10.06.2003, la Società Autostrade trasmetteva una schematizzazione completa della soluzione ritenuta adeguata per il casello autostradale, in tutto coerente con lo schema già prodotto in sede di "Conferenza di Servizi" ed acquisita agli atti della "Conferenza di Servizi";

CHE, in data 15.03.2004, sul predetto progetto definitivo, l'Ufficio Geologico Regionale, con nota prot. n. 43688, esprimeva il proprio favorevole parere, con prescrizioni, ai sensi dell'art.13 della Legge 64/74, della L.R.38/99 nonché della DGR 2649/99, del R.D.L. 31.12.1923 n. 3267 e del R.E. 1126/26;

CHE il Direttore Regionale alle Infrastrutture, ai sensi dell'art. 11, comma 7, della Legge 24.11.2000 n. 340, con Determinazione n. BC743 del 22.03.2004, dichiarava concluso il procedimento della "Conferenza di Servizi", indicando quest'ultima come preordinata ad apposito "Accordo di Programma", da porre in essere ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267;

CHE, ai sensi del citato art. 11, comma 7, della Legge 340/2000, detta Determinazione Dirigenziale di conclusione del procedimento è stata trasmessa a tutti gli Enti, le Amministrazioni e le Autorità chiamate a pronunciarsi in sede di "Conferenza di Servizi";

CHE, nei termini di legge, all'Amministrazione Regionale procedente non è pervenuto alcun "motivato dissenso" riguardo alle conclusioni della "Conferenza di Servizi";





1125 13 DIC. 2005 *ll4*

CHE, pertanto, con Deliberazione 11.04.2005 n. 494, si autorizzava il Presidente pro tempore della Regione Lazio a sottoscrivere il previsto "Accordo di Programma";

CHE detto "Accordo di Programma" non è stato, poi, sottoscritto e che, pertanto, la Deliberazione 494/2005 non ha avuto alcun seguito;

CHE, successivamente, in data 04.08.2005, veniva predisposto un approfondimento progettuale, con planimetrie di dettaglio, per il recepimento nel progetto definitivo in questione degli adeguamenti progettuali richiesti, in "Conferenza di Servizi", dalla Società Autostrade e dal Comune di Ferentino;

CHE i suddetti elaborati, costituiti da planimetria generale svincolo Ferentino, piano particellare di esproprio ed elenco Ditte da espropriare, come sopra aggiornati, in data 04.08.2005, con nota dell'Assessorato Regionale LL.PP. n. 132744/2D, sono stati trasmessi al Comune di Ferentino per l'approvazione ai fini urbanistici, secondo quanto espressamente richiesto dal Comune medesimo in sede di "Conferenza di Servizi";

CHE il Comune di Ferentino, con deliberazione del Consiglio Comunale 10.08.05 n. 31, ha approvato detti nuovi elaborati progettuali in adozione di variante al vigente P.R.G.;

CONSIDERATO

CHE, per la realizzazione dell'opera di cui trattasi così come progettualmente definita a seguito delle descritte integrazioni, si rende necessario procedere all'approvazione di un nuovo schema di "Accordo di Programma", con contestuale autorizzazione al Presidente della Regione a sottoscrivere l'Accordo medesimo;

CHE, ai sensi dell'art. 34, comma 6, del D. Lgs. 18.08.2000 n. 267, l'approvazione dello "Accordo di Programma" comporta la dichiarazione di "pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dell'opera";

CHE, come già evidenziato, la Determinazione del Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture 22.03.2004 n. BC743 indicava la "Conferenza di Servizi" di cui sopra, come preordinata ad "Accordo di Programma" da porre in essere ai sensi del medesimo art. 34 del D. Lgs. 267/2000;

[Handwritten signatures and stamps]



1125 13 DIC. 2005 lu

CHE, conseguentemente, è stato predisposto un nuovo schema di "Accordo di Programma", opportunamente integrato con gli adeguamenti sopra specificati, che non comportano modifiche significative alla originaria soluzione progettuale;

CHE l'approvazione e la sottoscrizione di detto "Accordo di Programma", concludono il procedimento per l'autorizzazione alla realizzazione del progetto di completamento della "Superstrada Sora - Frosinone - Ferentino, V° Lotto II° stralcio, con annesso Svincolo, Casello Autostradale e viabilità di accesso al casello stesso, di cui al progetto presentato in "Conferenza di Servizi", così come integrato a seguito del recepimento delle prescrizioni ed osservazioni formulate in sede di "Conferenza di Servizi" e secondo gli elaborati approvati, rispettivamente, dal Consiglio Comunale di Alatri con deliberazione n. 60/2002 e dal Consiglio Comunale di Ferentino con deliberazioni n. 38/2002 e 31/2005;

VISTO lo schema di "Accordo di Programma", come sopra predisposto a seguito delle già indicate integrazioni progettuali, ed i relativi allegati;

RITENUTO di rinnovare l'adesione allo "Accordo di Programma" di cui trattasi, come sopra integrato, e, conseguentemente, di autorizzare il Presidente della Regione alla relativa sottoscrizione, con apposita deliberazione integrativa della precedente deliberazione 11.04.2005 n. 494;

All'unanimità

DELIBERA

- 1 - di rinnovare l'adesione allo "Accordo di Programma", ex art. 34 del D. Lgs. 19.08.2000 n.267, per la realizzazione del completamento della "Superstrada Sora - Frosinone V° Lotto II° stralcio funzionale, con annesso Svincolo e Casello Autostradale e relativa viabilità di accesso al casello stesso, secondo il progetto presentato nella "Conferenza di Servizi" ed integrato come specificato nelle premesse;
- 2 - di approvare il nuovo schema di "Accordo di Programma" che si allega, quale parte integrante, alla presente deliberazione, integrativa della precedente 11.04.2005 n.494;
- 3 - di autorizzare il Presidente della Regione a sottoscrivere detto "Accordo di Programma" secondo lo schema sopra indicato.

13 DIC. 2005



IL PRESIDENTE: F.to Pietro MAERAZZO
IL SEGRETARIO: F.to Domenico Antonio CUZZUPI



ALLEG. alla DELIB. N. 1125 *LM*
DEL 13.11.2005

Allegato 1)

ACCORDO DI PROGRAMMA

ex art.34 del D.Lgs. n.267/2000 e art. 49 Legge Regionale 22.12.1999, n° 38 per la realizzazione del completamento della superstrada SORA-FROSINONE-FERENTINO, 5° LOTTO II° Stralcio con annesso svincolo, casello autostradale e relativa viabilità di accesso al casello stesso, in variante allo strumento urbanistico, dei Comuni di Alatri e Ferentino.

PREMESSO

- che con il Decreto Interministeriale n.5652 del 12/12/2000 veniva acquisito il parere di compatibilità ambientale per il completamento della Superstrada Sora-Frosinone-Ferentino 5° lotto, 1° e 2° stralcio, con annesso Svincolo e Casello Autostradale in area di Ferentino, sulla base di un progetto di massima già in possesso dell'Amministrazione Regionale;
- che successivamente veniva prodotta la progettazione definitiva relativa al 5° lotto, 2° stralcio di detto completamento e con annesso il relativo Svincolo e Casello Autostradale a Ferentino, conformemente alle prescrizioni ed alle indicazioni di cui al citato parere di compatibilità Ambientale;
- che su detta progettazione, veniva attivata la "Conferenza di Servizi" ex art. 14 e seguenti della legge 241/90, come modificato dall'art.9 della legge n.340 del 24.11.2000, preordinata alla procedura di "Accordo di Programma" di cui all'art.34 del D.Lgs.vo 18.08.2000, n°267;
- che pertanto la Regione Lazio con nota Prot. n. 705 del 25.03.02, convocava detta "Conferenza di Servizi", per l'acquisizione di tutti i pareri i N.O. e le autorizzazioni necessarie per l'esecuzione del progetto di cui trattasi da parte degli Enti delle Amministrazioni e delle Autorità Competenti;
- che detta "Conferenza di Servizi" si teneva in data 30/04/2002;
- che nel corso della medesima "Conferenza di Servizi" l'intervento è stato ampiamente discusso da parte degli intervenuti;



M *S*
6



che in detta sede rendevano parere favorevole ovvero esprimevano anche prescrizioni, indicazioni e raccomandazioni, come contenuto nei pareri medesimi, le Amministrazioni, gli Enti e delle Autorità di seguito elencate:

- Regione Lazio- Assessorato Direzione Regionale Infrastrutture. -Settore Decentrato di Frosinone, (parere favorevole);
- Soprintendenza Archeologica per il Lazio, (parere favorevole con prescrizioni);
- Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici del Lazio, (parere favorevole);
- A.N.A.S. - Compartimento della Viabilità per il Lazio, (parere favorevole);
- Amministrazione Provinciale di Frosinone, (parere favorevole con raccomandazioni);
- Comune di Alatri, (parere favorevole con prescrizioni);
- Comune di Ferentino, (parere favorevole con prescrizioni);
- Consorzio A.S.I. di Frosinone, (parere favorevole);
- R.F.I., (parere favorevole);
- Società Autostrade, (parere favorevole con prescrizioni);
- ENEL, (parere favorevole);
- ITALCOGIM, (parere favorevole con osservazioni);
- XIII^a Comunità Montana del Lazio, (parere favorevole);
- Società GASDOTTI MEZZOGIORNO, (parere favorevole);
- Assessorato Urbanistica e Casa, (parere favorevole con osservazioni);

- che successivamente alla Conferenza di Servizi sono pervenuti i pareri da parte dei sottoelencati Enti, Amministrazioni o Autorità:

- Autorità di Bacino dei Fiumi Liri - Garigliano e Volturno, che esprimeva parere favorevole con nota Prot. n. 2754 del 15/07/02;
- Ministero delle Politiche Agricole -Corpo Forestale dello Stato - Coordinamento Provinciale di Frosinone, che con nota n. 2147, pos. IV 6/72 dell' 08/03/2004, esprimeva parere favorevole con osservazioni .
- -Regione Lazio - Dipartimento Territorio - Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile Area 2°/8, Difesa del Suolo e Servizio Geologico Regionale che con nota n. 43688 del 15/03/2004, esprimeva parere favorevole con prescrizioni.
- Regione Lazio - Assessorato all'Agricoltura - Dipartimento Sviluppo Agricolo e Mondo Rurale- Area 11/F - Usi Civici, che con nota prot. n. 8101 dell'11/10/02, esprimeva il N.O. ai sensi della L. n.



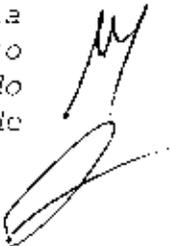
59/95, a seguito dell'analisi del territorio effettuata da un Perito demaniale iscritto all'Albo Regionale, dalla quale risultava che le aree dei terreni interessati all'intervento non presentavano diritti collettivi;

- ANAS - Direzione Generale, che con nota Prot. n. 7078 del 21/11/02, esprimeva parere favorevole, a maggior precisazione di quanto espresso dal Compartimento della Viabilità per il Lazio in sede di Conferenza di Servizi.
- Regione Lazio - Assessorato all'Urbanistica e Casa - Dipartimento Urbanistica e Casa, che con nota Prot. n. 7058 del 30/04/02, ribadendo quanto già espresso in sede di "Conferenza di Servizi", formulava alcune osservazioni sul il tracciato proposto, le quali successivamente venivano chiarite con nota Prot. n. 078562 del 30/05/03 della Direzione Regionale Infrastrutture;

- che più specificamente le prescrizioni le indicazioni e le raccomandazioni ricevute in sede di "Conferenza di Servizi", anche attraverso i pareri successivamente resi nei termini di legge, hanno in particolare riguardato:

La Società AUTOSTRADE Spa, che per quanto concerne il collegamento dalla superstrada allo svincolo, evidenziava che esso presentava un andamento altimetrico con pendenza in discesa intorno al 5% e come già veniva indicato in una precedente nota n. 143 dell'8.6.2000, in considerazione delle caratteristiche autostradali della superstrada, tale andamento avrebbe potuto generare situazioni di pericolo laddove i veicoli pesanti non riuscissero ad arrestarsi prima di raggiungere la zona di accumulo dei veicoli fermi, intenti ad effettuare le operazioni di esazione, con rischio anche per il personale di stazione.

Pertanto detta Società Autostrade riteneva necessario apportare significative modifiche al progetto, a carico della livelletta della superstrada o di una diversa configurazione dello svincolo. A tale riguardo allegava uno schema planimetrico di massima idoneo a superare gli inconvenienti suddetti. Tale schema di tracciato, che riguardava solo l'accesso alla stazione e non elementi ad esso esterni, andava verificato da parte dei progettisti in tutte le sue componenti (spazi di accumulo, pendenze longitudinali, ecc.). In ogni caso, evidenziava ancora l'opportunità di dimensionare la corsia di decelerazione Sora - stazione tenendo conto della notevole pendenza altimetrica e prevedendo opportune forme per indurre il rallentamento (bande rumorose, ecc.).





La Società Autostrade precisava inoltre che i rami monodirezionali di collegamento fra la stazione e la viabilità ordinaria dovevano essere previsti di larghezza 8,00 m.

Per quanto riguarda l'ubicazione e la configurazione del piazzale di stazione, (ubicazione e volumetria del fabbricato, disposizione e numero delle piste, ecc.), la medesima Società Autostrade dichiarava che stava svolgendo la propria istruttoria, ed al riguardo gli elementi di prescrizione sarebbero dipesi dagli esiti di detta istruttoria.

Inoltre per quanto riguarda le opere di svincolo nel parere scritto di cui trattasi vengono riportate le seguenti prescrizioni:

- si dovranno verificare tutte le modalità per ampliare il raggio planimetrico del ramo stazione-Napoli, previsto pari a 44 m.; al riguardo, appare opportuno spostare verso ovest il braccio stradale diretto verso la rotatoria, avvicinandolo maggiormente alle pertinenze dell'edificio industriale posto nei pressi e verificando un'acquisizione parziale delle relative aree. Poiché le costruzioni situate tra il "cappio" dello svincolo e la viabilità afferente alla rotatoria rimarrebbero intercluse, appare altresì opportuno valutare l'eventuale opportunità di un loro esproprio al fine di traslare il cavalcavia di svincolo verso Napoli e conseguire il predetto miglioramento della geometria dello svincolo;
- per quanto riguarda il ramo stazione-Roma, in considerazione del previsto esproprio del fabbricato posto in corrispondenza, andrà migliorato l'andamento geometrico attraverso un opportuno incremento del raggio planimetrico;
- le corsie di accelerazione autostradali andranno previste di tipologia "parallela" e lunghezza 180 m +40 m di tronco di manovra; le corsie di decelerazione avranno uguale tipologia e sviluppo complessivo (220 m) ma prevederanno 140 m di corsia e 80 m di tronco di manovra;
- i rami di collegamento fra la stazione e l'autostrada dovranno avere una curvatura sempre crescente o sempre decrescente (a seconda dei rami) ed i tratti a curvatura costante andranno raccordati da cicloidi di opportuna grandezza;
- per gli stessi rami di svincolo, l'arginello dovrà essere previsto di larghezza pari alla deformazione della barriera di sicurezza;
- per quanto riguarda l'impianto di illuminazione dello svincolo, la tipologia da adottare andrà concordata con la scrivente nella successiva versione progettuale, verificando l'eventualità di adottare



torri-faro; nel caso si propendesse invece nel confermare la soluzione lampioni, previsti in progetto, i pali andranno posizionati ad adeguata distanza dalle barriere di sicurezza laterali per consentirne la deformazione in seguito a urto;

- il cavalcavia di svincolo A1 dovrà essere di dimensioni tali da consentire un futuro ampliamento a quattro corsie dell'autostrada e la sua struttura dovrà essere del tipo misto acciaio-calcestruzzo; al riguardo, si è a disposizione per fornire e concordare i relativi elementi tecnici.

Nello stesso parere vengono anche riportate le prescrizioni di carattere generale :

- Dovrà essere approvata dalla scrivente Società la fasizzazione delle opere soprattutto in riferimento ad eventuali lavorazioni che interferiscano con il traffico in autostrada. In particolare, le attività realizzative dovranno essere articolate in modo da garantire sempre la continuità del traffico autostradale, senza ridurre l'attuale numero di corsie.
- Dovrà essere sottoposto all'esame della scrivente il programma temporale dei lavori nel quale siano indicate le tempistiche delle varie fasi e sottofasi di lavorazione, nonché la localizzazione dei cantieri che interessano la sede autostradale e le relative pertinenze, di competenza Autostrade S.p.A..
- Dovranno essere prodotte le tavole illustrative della segnaletica verticale e orizzontale relativamente ai cantieri che hanno riflessi sull'esercizio autostradale.
- E' necessario sottoporre all'esame della scrivente il progetto idraulico, dal quale si possano desumere i punti di scarico delle acque di piattaforma, con evidenziate le tipologie delle opere previste. La documentazione progettuale dovrà essere corredata anche delle necessarie verifiche idrauliche e calcoli strutturali preliminari.
- Al fine di evitare fenomeni di abbagliamento e distrazione per l'utenza autostradale, dovranno essere posti in opera, sia durante i lavori che in fase di esercizio, opportuni schermi protettivi fra i rami di svincolo e la visibilità adiacente ad essi; le relative tipologie, ubicazione e modalità di posa dovranno essere concordate con Autostrade e definite convenzionalmente.
- La pavimentazione delle rampe e del piazzale di esazione dovrà essere concordata con i tecnici della scrivente Società e realizzata in conformità alle Norme Tecniche di Autostrade.

- 
- Si segnala inoltre che, ai sensi delle vigenti disposizioni legislative, i terreni già espropriati da Autostrade S.p.A. per l'esecuzione delle opere autostradali non possono subire analogo provvedimento da parte di altri Enti; pertanto, le relative aree andranno stralciate dalla documentazione di esproprio.

Il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali - Corpo Forestale dello Stato - Coordinamento Provinciale di Frosinone: che con lettera del 2147 del 08/03/04, nel condividere il giudizio positivo sull'inserimento ambientale dell'opera, con le prescrizioni date dal Ministero dell'Ambiente in sede di V.I.A., esprimeva il proprio parere favorevole, consigliando quanto segue:

- Ricostruire nelle aree di sponda dei fossi le originarie cenosi forestali con l'impianto di specie prevalentemente igrofile - associazioni arboree - arbustive di ripa, privilegiando le specie quercine ed altre latifoglie degli ambienti umidi;
- Formazione di barriere (quinte) ed aree a bosco per avvolgere le opere (careggiata, cavalcavia, ponti) privilegiando l'impiego di specie quercine ed arbustive dei boschi misti caducifogli della pianura solcata dal fiume Sacco.
- Si potrà ridurre l'impatto dell'opera e l'inserimento morbido della medesima nel paesaggio agricolo interessato, previa appropriata sistemazione dei terreni interessati, garantendo il normale deflusso delle acque."

La Regione Lazio - Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile - Area 8 - Difesa del Suolo e Servizio Geologico Regionale che in particolare: "Tenuto conto del parere favorevole formulato dal Corpo Forestale dello Stato, coordinamento provinciale di Frosinone, nell'esprimere parere favorevole alla variante al P.R.G. dei Comuni di Ferentino ed Alatri, ai sensi dell'art. 13 della Legge 64/74, e nel rendere Nulla Osta ai movimenti terra nelle aree sottoposte al Vincolo Idrogeologico, ai sensi del R.D.L. n. 3267 del 30/12/1923 e R.D. n. 1126/26, in riferimento al progetto per la Superstrada Sora - Frosinone 5° lotto - 2" stralcio condizionava l'esecuzione dell'opera a rispettato, in fase esecutiva, le seguenti prescrizioni:

- Siano eseguite approfondite campagne di indagini geognostiche e geotecniche, in situ ed in laboratorio, per verificare le caratteristiche litostratigrafiche e geotecniche di dettaglio del sottosuolo, a fini fondazionali; in particolare dovrà essere eseguito almeno un sondaggio meccanico con prelievo di campioni indisturbati in corrispondenza di ogni opera fondazionale, costituita da pali e da spalle di



viadotti e ponti, sui materiali granulari dovranno essere eseguite prove SPT in foro e sui materiali coesivi prove di laboratorio per la caratterizzazione geotecnica, ai fini del calcolo della capacità portante, dei cedimenti e degli equilibri limite;

- Siano eseguite, dove necessario bonifiche del sottosuolo, tramite asportazione del materiale in posto e sostituzione con materiale di idonee caratteristiche granulometriche e costipazione, secondo quanto risultante dalla prova proctor;
- Siano attrezzati piezometri nei fori di sondaggio per la verifica della falda idrica, delle sue caratteristiche chimico - fisiche e delle sue variazioni stagionali, in modo da studiare adeguate soluzioni tecnico-progettuali delle fondazioni;
- Sia verificato che l'opera in progetto si trovi al di fuori delle aree di salvaguardia delle sorgenti captate ad uso idropotabile, in caso contrario sia spostata al di fuori di tali aree;
- Tutti i sottovia dovranno essere posizionati a quota tale da risultare in sicurezza per eventuali fenomeni di oscillazione dei corsi d'acqua vicini;
- Sia verificata la stabilità dei versanti dei rilevati attraverso dati geotecnici diretti;
- Sia verificata la suscettibilità alla liquefazione dei terreni presenti lungo il tracciato, attraverso l'esame delle curve granulometriche e prove SPT o tramite indagini più specifiche; in caso in cui le caratteristiche dei materiali rendano possibile il fenomeno della liquefazione, siano bonificati i terreni di fondazione per tutto il tratto sospettato di liquefazione in caso di evento sismico;
- Tutte le indagini geognostiche in situ ed in laboratorio dovranno essere supervisionate e certificate da un geologo abilitato, così come tutte le operazioni di cantiere inerenti l'esecuzione delle fondazioni delle opere d'arte, le verifiche di stabilità e quelle sulla liquefacibilità;
- Siano garantite i deflussi delle acque in tutti i tratti in cui il tracciato stradale attraversa corsi d'acqua; le luci degli scatolari e dei ponti dovranno essere tali da garantire il deflusso di una piena con periodo di ritorno almeno duecentennale;
- Siano garantiti i deflussi delle acque meteoriche attraverso canalotte che giungano fino ai corpi recettori evitando situazioni di impaludamento e di erosione accelerata;
- Siano rispettate le prescrizioni indicate dal progettista dott. Agr. Antonio Marino Russo, per quanto riguarda gli aspetti vegetazionali;



- Siano ricostruite nelle aree di sponda dei fossi le originarie cenosi forestali con l'impianto delle specie prevalentemente igrofile - associazioni arboree - arbustivo di ripa, privilegiando le specie quercine ed altre latifoglie degli ambienti umidi;
- Siano realizzate barriere (quinte) ed aree a bosco per avvolgere le opere (carreggiate, cavalcavia, ponti) privilegiando l'impiego di specie quercine ed arbustive dei boschi misti caducifogli della pianura solcata dal fiume Sacco;
- Sia garantita l'appropriata sistemazione dei terreni interessati e il regolare deflusso delle acque meteoriche;
- Per le operazioni di risistemazione degli alvei e delle sponde dei fossi siano utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica;
- La progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera dovrà essere eseguita in conformità con quanto previsto dalle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zone sismiche e con le indicazioni fornite dalle circolari sopra citate."

Il Comune di Alatri che rendeva parere favorevole condizionato al rispetto di quanto riportato nella deliberazione di C.C. n.48 del 29.9.99, relativa all'approvazione della Variante al P.R.G. del I° Stralcio, che nello specifico, con particolare riferimento al V lotto II stralcio, riguardavano la verifica della traiettoria in prossimità dello svincolo sulla S.P. S. Cecilia che andava ad impattare su un fabbricato di civile abitazione.

Il Comune di Ferentino che sulla base delle richieste espresse da Società Autostrade S.p.a. chiedeva di sottoporre alla approvazione del proprio Consiglio Comunale la soluzione progettuale che ne sarebbe derivata. Lo stesso Comune chiedeva inoltre l'inserimento, nell'area di svincolo, di idonea area di parcheggio per consentire l'interscambio gomma-gomma, individuando un'area per una piazzola di sosta che consentisse l'interscambio con auto di linea, minimizzando peraltro, i percorsi pedonali necessari.

L'Ann. ne Prov. le di Frosinone che nel proprio parere favorevole, evidenziava che la luce del ponte sul "Fosso di Monte Radicino" era tale, considerata l'importanza del corso d'acqua, da consentire il regolare deflusso delle acque, raccomandando di evitare il posizionamento di piloni in alveo in corrispondenza di detto ponte, realizzando inoltre opere di protezione spondale nello stesso sito, verificando ancora, in modo più



approfondito, le interferenze con le strade provinciali interessate.

L'Autorità di Bacino dei Fiumi Liri, Garigliano e Volturno che evidenziava che la realizzazione delle opere dovrà essere preceduta dagli studi geologici e geotecnici, così come dal D.M. LL.PP. del 11 marzo 1988 ed in oltre, limitatamente all'area di conoide, da indagini e studi a scala di maggior dettaglio, al fine di definire meglio il livello di rischio presente, al fine, quindi, di porre in essere eventualmente soluzioni progettuali adeguate.

Il Ministero BB. e AA.CC. - Soprintendenza Archeologica per il Lazio

che nel proprio parere evidenziava che il " tracciato dell'opera in progetto interferiva con molte zone che mostravano la presenza di frammenti fittili di superficie, indizio della presenza di resti antichi nel sottosuolo, infatti in prossimità del viadotto La Sala erano stati rinvenuti, durante precedenti indagini, resti di una villa romana ed un sito del neolitico.

Fertanto in quest'ultima area detta Soprintendenza prescrive l'esecuzione di saggi di scavo preventivi archeologici prima dell'esecuzione dei lavori. In tutto il restante tracciato la stessa Soprintendenza richiedeva, sempre in fase di esecuzione, un preliminare lavoro di scotico del terreno vegetale (profondità massima cm. 15 - 20), finalizzato all'individuazione di affioramenti archeologici.

Tali indagini, che dovranno interessare anche i tratti della prevista superstrada che in progetto sono in rilevato, in quanto si tratta in ogni caso di opere che determinano una obliterazione del sottosuolo a carattere definitivo, dovranno essere eseguite da impresa qualificata nel settore ai sensi della normativa vigente in materia di opere pubbliche.

Le indicazioni specifiche sulle modalità dello svolgimento delle ricerche saranno impartite successivamente e di volta in volta dal personale tecnico-scientifico della Soprintendenza.

La scrivente si riserva di richiedere, successivamente alla esecuzione delle indagini archeologiche, eventuali necessari adeguamenti del progetto alle necessità della tutela.

Restano fatte salve le disposizioni al D. L.vo 490/99.

La R.F.I con il parere scritto, datato 19.04.2002, acquisito in sede di Conferenza di Servizi, evidenziava che l'altezza libera tra il piano di rotolamento della rotaia e l'intradosso del cavalcavia, seduta dagli elaborati progettuali inviati, non rispettava i valori minimi indicati nella " Istruzione 44" - Criteri generali



allungano oppure non è previsto alcunchè, ci riserviamo di quantificare gli oneri.

- Stralcio E punto 5. Non dovrebbero esserci problemi o costi aggiuntivi se la fondazione dei piloni non intralcia la sede stradale esistente ove insiste la rete già posata, in caso contrario ci riserviamo di quantificare gli oneri.

L'ENEL Distribuzione - Zona di Frosinone, nel proprio parere evidenziava che la linee di bassa e media tensione interferenti con l'intervento da realizzare, sarebbero dovuti essere temporaneamente spostate previa istanza da inoltrare alla medesima E.N.E.L.

- che la Regione Lazio ha dato comunicazione in data 3-05-2002 dell'avvio del procedimento ai sensi dell'art. 7 della legge 7-08-90 n. 241 e art. 9 del D.P.R. 554 del 1999 tramite pubblicazione su un quotidiano a tiratura nazionale ed attraverso avviso affisso all'albo pretorio dei comuni interessati;

- che per quanto riguarda la Compatibilità Urbanistica, venivano acquisite agli atti la delibera n. 38 dell'11/10/2002 del Consiglio Comunale di Ferentino di adozione della variante allo strumento urbanistico vigente, e la delibera n. 60 del 30/12/02 di adozione alla variante urbanistica del Consiglio Comunale di Alatri, adottati entrambi ai sensi della Legge n.1 del 04-01-1978, sulla base del progetto presentato in Conferenza di Servizi.

- che in data 15/03/04 con nota n. 43688 perveniva il parere favorevole del Servizio Geologico Regionale ai sensi dell'art. 13 della L. 64/74 ed ai sensi del R.D.L. n. 3267 del 1923 e del R.D. 1126/26, a seguito del parere favorevole espresso dal Corpo Forestale dello Stato - Coordinamento Provinciale di Frosinone - con nota Prot. n. 2147 dell'8/03/04;

- che con Determinazione n.B0743 del 22.03.2004 del Direttore Regionale alle Infrastrutture si dichiarava concluso il procedimento di "Conferenza di Servizi" di cui sopra, anche per quanto al comma 7 dell'art.11 della Legge 340 del 24.11.2000;

- che ai sensi del citato comma 7 dell'art.11 della Legge 340 del 24.11.2000 detta determinazione dirigenziale di conclusione del procedimento veniva trasmessa a tutte le Amministrazioni, gli Enti e le Autorità interessate dalla stessa " Conferenza di Servizi" non ricevendo l'Amministrazione Regionale procedente alcun " motivato dissenso" nei termini di legge;




- che con la medesima determinazione dirigenziale si indicava detta " Conferenza di Servizi" quale preordinata al successivo " Accordo di Programma" da rendersi ai sensi dell'art.34 del D.Lgs.vo 267 del 18.08.2000;

CONSIDERATO

- che la Società Autostrade, chiedeva un approfondimento progettuale del Casello Autostradale di propria competenza, per una configurazione più adeguata dello stesso, fermo restando il progetto portato in Conferenza di Servizi, trasmettendo successivamente una schematizzazione del Casello, con la soluzione adeguata secondo le proprie esigenze;

- che al riguardo anche il Comune di Ferentino, sempre in sede di "Conferenza di Servizi" chiedeva una rivisitazione del progetto nell'area di Svincolo dando anche le proprie prescrizioni e chiedendo di potersi esprimere nuovamente nel progetto così modificato;

- che a seguito della schematizzazione ricevuta da Autostrade ed allegata agli atti della "Conferenza di Servizi" ed ad seguito delle stesse richieste formulate dal Comune di Ferentino è stato prodotto un approfondimento progettuale adeguando, con planimetrie di dettaglio, la progettazione definitiva in questione alle indicazioni ricevute da Autostrade e dal Comune medesimo;

- che le relative planimetrie, unitamente agli altri atti tecnici qualificati la progettazione stessa, ivi compreso il piano particellare di esproprio e l'elenco delle ditte da espropriare, come sopra aggiornati, in data 04.08.2005, come richiesto sono state trasmesse al Comune di Ferentino per la relativa approvazione anche ai fini urbanistici;

- che il Comune di Ferentino con Deliberazione n.31 del 10/08/05 ha approvato detti nuovi elaborati progettuali sempre in adozione di variante al proprio P.R.G., ad integrazione, modifica e sostituzione, di quanto alla propria precedente deliberazione n.38 del 11.10.2002;

PRESO ATTO

Del parere di compatibilità ambientale reso dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio - Servizio V.I.A. con Decreto Interministeriale n. 5657 del 12/12/2000, con cui si esprime giudizio favorevole alla realizzazione dell'opera, subordinato al rispetto delle relative prescrizioni, indicazioni e raccomandazioni a cui il progetto ottempera, che in particolare, limitatamente a quanto riguarda il 2° stralcio del V° lotto, di seguito si riportano:

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;

Nodo terminale con strade ASI e previsto casello autostradale di Ferentino:

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;

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

• 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;

• 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 o depurazione delle acque di prima pioggia, nonché di mitigazione degli impatti acustici sui recettori più sensibili o più esposti;

• 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, continuo 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 ciclopedonale; ciò dovrà valere anche per la connessione tra i due versanti autostradali e per 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) e c), nonché un progetto ed un programma di massima riguardanti gli interventi di mitigazione e di compensazione di cui ai punti d), e), f) e g) 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 ricompreso nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Lazio e dal Ministero per i BB. e le AA. CC. riportate integralmente nelle premesse del decreto VIA n. 5657 del 12/12/2000.

- La Regione Lazio dovrà istituire e assicurare il funzionamento di un apposito Osservatorio Ambientale costituito da rappresentanti dei Ministeri concertanti il provvedimento e della Regione che nel corso dei lavori possa provvedere alla verifica del corretto adempimento degli obblighi previsti e fornire le



dovute indicazioni per quanto concerne il profilo della tutela ambientale.

PRESO ATTO altresì

Della conclusione della " Conferenza di Servizi" di cui alla Determinazione del Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture n.B0743 del 22.03.2004, e della successiva fase procedurale come sopra descritta;

VISTE

Le determinazioni positive della Conferenza di Servizi richiamata, in ordine all'approvazione del progetto e delle relative varianti urbanistiche come sopra rappresentate;

VISTA la deliberazione del Direttore Regionale delle Infrastrutture n. 20743 del 22-03-2004;

VISTA la deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Ferentino, n. 38 del 11.10.2002;

VISTA la deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Alatri, n. 60 del 30.12.2002;

VISTA la deliberazione del Consiglio Comunale del Comune di Ferentino, n. 31 del 10.08.2005;

DATO ATTO

che l'intervento di cui trattasi è finalizzato alla realizzazione del completamento della superstrada SORA-FROSINONE-FERENTINO, V° lotto, II° stralcio ivi compreso il relativo Svincolo, Casello Autostradale, e relativa viabilità di accesso al casello stesso e che l'insieme delle opere previste sono di pubblica utilità.

VERIFICATA

la possibilità di concludere l' "Accordo di Programma" per la realizzazione dell'intervento in oggetto.

**Tutto ciò premesso e considerato,
parte integrante del presente accordo,**

la Regione Lazio rappresentata dal Presidente Pietro Marrazzo e le Amministrazioni Comunali di Alatri e di Ferentino, rappresentate dai rispettivi Sindaci pro tempore

convengono quanto segue:

ART. 1

Ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n.267/2000 e successive modifiche ed integrazioni è approvato il progetto definitivo per la realizzazione del completamento della Superstrada Sora - Frosinone V° lotto 2° stralcio, comprensivo dello svincolo autostradale del casello, e della relativa viabilità di accesso al casello stesso svincolo, anche in variante al P.R.G. dei Comuni di Alatri e Ferentino, quale risulta dai seguenti atti tecnici e



amministrativi allegati e parte integrante del presente accordo.

ATTI TECNICI:

Progetto della Superstrada-Sora-Frosinone, V° lotto, II° Stralcio:

- 1) Relazione generale
- 2) Relazione geologica
- 3) Indagine vegetazionale- relazione comprensiva di allegati (A,B,C,D,E,F,G e H)
- 4) Planimetrie di P.R.G.
- 5) Corografia
- 6) Planimetria Generale
- 7) Planimetria generale e profilo longitudinale
- 8) Planimetria e profilo Cavalcavia A1
- 9) Planimetria e profilo Ponte "Fosso di Monte Radicino"
- 10) Planimetria e profilo Viadotto "Casilina"
- 11) Planimetria e profilo Viadotto "la Sala"
- 12) Sezioni tipo
- 13) Analisi del territorio e relazione sugli usi civici
- 14) Elenco ditte
- 15) Piano particellare di esproprio (n.3 elaborati)

Progetto dello svincolo Autostradale del casello e della relativa viabilità d'accesso al casello stesso a Ferentino:

- 1) Planimetria generale svincolo Ferentino.
- 2) Piano particellare di esproprio.
- 3) Elenco Ditte.

ATTI AMMINISTRATIVI

- 1) Verbale della Conferenza di Servizi tenutasi in data 30-04-02.
- 2) Pareri favorevoli redatti in sede di Conferenza e pervenuti dopo la Conferenza da parte di Amministrazioni ed Enti competenti.
- 3) Determinazione di chiusura della Conferenza di Servizi "Determina n. B0743 del 22-03-2004"
- 4) Delibera del C.C. di Ferentino n. 38 dell'11-10-2002 di variante al P.R.G.
- 5) Delibera del C.C. di Alatri n. 60 del 30-12-2002 di variante al P.R.G.
- 6) Delibera del C.C. di Ferentino n. 31 del 10-08-2005 di variante al P.R.G.
- 7) Decreto di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente.
- 8) Certificazione sugli Usi Civici.

ART. 2

La realizzazione del suddetto progetto comporta per il Comune di Ferentino, limitatamente all'area interessata



dall'intervento, la variante allo strumento urbanistico vigente, che con il presente atto si approva, pertanto le relative aree vengono ad assumere la destinazione di "Aree per Viabilità".

Analogamente per il Comune di Aiatrì, limitatamente all'area interessata dall'intervento, con il presente atto si approva la relativa variante allo strumento urbanistico, pertanto le aree interessate da zona a destinazione agricola, si destinava ad "aree per viabilità".

ART. 3

La realizzazione del progetto di cui trattasi deve avvenire conformemente alle prescrizioni, alle indicazioni ed alle raccomandazioni dettate dagli Enti competenti ricevute in sede istruttoria e di " Conferenza di Servizi" tuttora non recepito sulla progettazione definitiva oggetto del presente accordo e per le quali si ritiene di poter ottemperare in sede esecutiva, come in premessa rappresentato.

ART. 4

Il presente Accordo dovrà essere ratificato dal Consiglio Comunale di Ferentino e dal Consiglio Comunale di Aiatrì, ciascuno per la parte di propria competenza, entro trenta giorni dalla sottoscrizione.

Il medesimo sarà approvato ed adottato con atto formale del Presidente della Regione Lazio e sarà pubblicato sul B.U.R.L.

La vigilanza sull'esecuzione dell' Accordo di Programma sarà svolta da un collegio presieduto dal Presidente della Regione Lazio o da un suo delegato e dai Sindaci dei comuni interessati o dai loro rappresentanti designati dai medesimi, ciascuno per la parte di propria competenza..

Detto collegio sarà costituito dal Presidente della Regione con proprio atto formale.

Roma.....

Per il Comune di Ferentino

il Sindaco. _____

per il Comune di Aiatrì

il Sindaco. _____

Per la Regione Lazio

Il Presidente pro tempore
