



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2006/00309 **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 e successive modifiche ed integrazioni";

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 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della S.S. 268 del Vesuvio-lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri da realizzarsi nei Comuni di Angri, Scafati (NA) e Sant'Antonio Abbate (SA), presentata dall'ANAS Direzione Generale con sede in Via Monzambano 10 00185 Roma, acquisita in data 22 settembre 2005, con protocollo n. 23231, pubblicata sui quotidiani il Mattino e il Messaggero in data 19 settembre 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Direzione Generale acquisita in data 19 dicembre 2005, con protocollo n. 32692;

VISTA la nota n. prot. 2006.0103517 della Regione Campania del 2 febbraio 2006, pervenuta il 2 febbraio 2006, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. BAP.S02/341904/8111 del Ministero per i beni e le attività culturali del 28 dicembre 2005, pervenuta in data 29 dicembre 2005, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 747 positivo con prescrizioni formulato in data 22 dicembre 2005 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Direzione Generale;

PRESO ATTO, sulla base del predetto parere n. 747 della Commissione V.I.A. che:

- il Progetto Definitivo della variante alla S.S. 268 del Vesuvio "Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri" conclude un intervento più generale attuato dall'ANAS e dalla Regione Campania che riguarda la intera variante alla S.S. 268 che si sviluppa a monte del Vesuvio e che rappresenta una delle vie di fuga in caso di "emergenza" per eventi legati alla attività vulcanica e sismica del territorio.
Il progetto relativo al tronco San Giuseppe Vesuviano - Angri -Scafati suddiviso in 1°stralcio - lotto 1 e 2°stralcio -lotto 2A e 2B (svincolo di Angri) venne approvato e realizzato (lavori in concessione di sola costruzione) dal CIPE (L. 219/81) a meno del lotto 2B, che ad oggi risulta parzialmente eseguito a causa di una complessa vicenda legata ad una discarica abusiva di Rifiuti Solidi Urbani che aveva alterato lo stato dei luoghi non rendendo possibile la prosecuzione dei lavori;
- l'intervento di completamento della S.S. 268 del Vesuvio "lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri", è stato inserito nel Piano Triennale dell'ANAS 2002-2004, nell'APQ (intesa Stato Regione) cofinanziato dal CIPE (L. 208/1998);
- in sede di Conferenza dei Servizi, i rappresentanti degli Enti ed Istituzioni territorialmente competenti, hanno espresso parere positivo sul progetto definitivo e sono stati ottenuti:
 - il Decreto di approvazione n°213 del 28-07-04 del "Commissario di Governo per l'emergenza bonifiche nella regione Campania";
 - parere favorevole della "Regione Campania - Autorità di Bacino del Sarno";
 - delibere consiliari di approvazione emesse dal "Comune di Angri, Scafati e Sant'Antonio Abate";
 - delibera di Consiglio Regionale n° 305/1 del 10 febbraio 2005 di approvazione del progetto e della conseguente variante al PUT L. R. n° 35/87 e s.m.i. dell'area;
- il progetto di raccordo e dello svincolo di Angri, di collegamento con l'Autostrada A3, è stato elaborato accogliendo le istanze da parte degli Enti locali, prevede il completamento delle opere nel tratto terminale della S.S. 268 e l'adeguamento dello svincolo sulla ex SS 18 (già costruito ma non in esercizio) per consentire le manovre in tutte le direzioni e migliorare in tal modo le condizioni generali di accesso e di mobilità dell'area dell'Agro Nocerino-Sarnese;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- le linee progettuali sono le seguenti:
 1. rispetto del tracciato planimetrico e delle sezioni stradali approvate con il solo inserimento di una rotatoria sul raccordo tra la progressiva 10+308,700 e la S.P. Angri – S. Antonio Abate;
 2. modeste correzioni altimetriche;
 3. sostituzione di una parte del rilevato con viadotto in travi in acciaio e soletta in c.a.;
 4. riprogettazione dell'Edificio di Stazione di esazione su tre livelli, affiancato al viadotto, in c.a.;
- l'opera nella sua quasi totalità resta invariata rispetto a quanto approvato dal Commissario Straordinario di Governo; infatti le aree occorrenti alla realizzazione dell'intervento restano per la quasi totalità quelle già acquisite con la precedente procedura, fatta eccezione per quelle necessarie alla realizzazione della bretella di penetrazione nell'area industriale Scafati, non compresa nelle previsioni originarie, (prevista dal Piano Regolatore Generale adottato dal comune di Scafati) ma ritenuta necessaria al corretto inserimento dell'opera a servizio del territorio;

VALUTATO, sulla base del predetto parere n. 747 della Commissione V.I.A. che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il progetto della variante alla "S.S. 268 del Vesuvio III tronco compreso lo svincolo di Angri" interessa il territorio dei Comuni di Angri, San'Antonio Abate e Scafati ricadenti nella provincia di Napoli e Salerno. Tali province sono caratterizzate da una rete stradale che riesce a soddisfare solo in parte le relazioni di interscambio con l'intero territorio regionale e interregionale, con l'aggravante che i comuni della fascia pedemontana del Vesuvio-Somma sono stati classificati dalla Protezione Civile ad alto rischio Sismico e Vulcanico e pertanto interessati dal piano nazionale di evacuazione in caso di attività sismica e vulcanica;
- la viabilità di riferimento dell'area interessata dall'intervento di completamento dello svincolo di "Angri" di collegamento con l'autostrada A3 si sviluppa su di una superficie complessiva di circa 300 ha, ubicata nella piana campana immediatamente prospiciente il versante sud del complesso Somma-Vesuvio. Lungo la fascia pedemontana del Vesuvio-Somma sono localizzati una serie di comuni ad altissima densità abitativa quali: ad ovest Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata ed a Est Cercola, Somma, S. Giuseppe e Ottaviano a sud Bosco Reale, Pompei, Poggioreale, Scafati ed Angri. Essi sono serviti oltre che da una rete di strade provinciali e locali anche dall'autostrada A3 Napoli Salerno lungo la fascia costiera e nell'entroterra dalla strada statale 268;
- la rete autostradale è costituita essenzialmente dall'autostrada A1 (Napoli-Roma), dalla A3 (Napoli-Salerno), dalla A16 Napoli-Canosa, dalla A30 Caserta-Salerno e dalla tangenziale Est-Ovest di Napoli a cui si è aggiunto un complesso di interventi, tali da realizzare una articolata rete di distribuzione ed interscambio per i traffici veicolari.

Per quanto attiene le principali funzioni delle singole arterie si osserva che nell'ambito regionale ed anche nazionale l'A30 Caserta-Salerno costituisce la componente stradale del "corridoio plurimodale tirrenico" mentre l'A16, Napoli - Canosa costituisce la direttrice trasversale d'interesse nazionale per l'area napoletana;

- i piani programmatici di riferimento sono il Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Urbanistico Territoriale (PUT) dell'Area Sorrentino Amalfitana (L.R. 27 Giugno 1987 n. 35 e s.m.i.) dai quali derivano le indicazioni da attuare nei Piani Regolatori Comunali;
 - il piano regionale dei trasporti approvato nel 1993, pone, tra gli altri, i seguenti obiettivi:
 - la qualificazione delle condizioni di vita della popolazione con la razionalizzazione e miglioramento del livello di efficienza del servizio di trasporto;
 - l'adeguamento dell'offerta infrastrutturale alle esigenze di mobilità;
 - l'uso ottimale delle diversi componenti del sistema dei trasporti con la formulazione di indicazioni e scelte che privilegino l'uso del mezzo collettivo;
 - le criticità del sistema stradale Campano sono dovute a itinerari incompleti e/o inadeguati al soddisfacimento della domanda di mobilità (collegamenti mancanti e/o sottodimensionati), e caratterizzati da scarse condizioni di sicurezza. La precarietà, in particolare nelle aree montuose di Avellino e Benevento, delle condizioni di transitabilità e sicurezza lungo arterie stradali caratterizzate da movimenti franosi e dissesti idrogeologici è senza dubbio fattore di criticità. Tra le discontinuità del sistema stradale, è da considerarsi particolarmente critico il completamento della "circumvallazione" del Vesuvio e quindi del tronco della S.S. 268 tra Angri e l'innesto sulla A3;
 - è stato analizzato il Piano nazionale di emergenza dell'area vesuviana dal quale si evince che la Statale 268 del Vesuvio nella sua completezza è un'infrastruttura strategica ai fini dell'evacuazione dei comuni Vesuviani in caso di accadimenti sismici e vulcanici. La Prefettura di Napoli, in data 21.11.1986, con nota n. 014151/GAB evidenziava alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile ed al Ministero dell'Interno la necessità di predisporre un piano di evacuazione per l'area vesuviana. Nel 1990 il Gruppo Nazionale per la Vulcanologia (GNV) consegnava al Dipartimento della Protezione Civile uno studio intitolato "Scenario eruttivo del Vesuvio", che sintetizzava i risultati di anni di ricerche sulla pericolosità delle future eruzioni del Vesuvio e sollecitava il Dipartimento stesso a programmare la stesura di un piano di emergenza. Il "Piano nazionale dell'emergenza dell'area vesuviana" assume come importanza strategica primaria ai fini di Protezione civile la S.S. 268 del Vesuvio;
- in merito alle aree naturali protette ed ai siti di interesse comunitario:

- il proponente mette in evidenza che l'area di intervento non presenta tali tipologie di aree;
- l'Autorità di Bacino del Sarno ha espresso parere favorevole nell'adunanza n. 1630/2004 del 30 luglio 2004 in base al parere del comitato tecnico che ha concluso che "l'intervento proposto risulta compatibile con i principi tutelati da questa Autorità di Bacino; in particolare con riferimento alle immissioni nel canale San Tommaso, le stesse sono coerenti con gli scenari di sistemazione idraulica programmati e di attuazione da parte degli enti competenti. Relativamente



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

agli aspetti qualitativi della risorsa idrica, infine, occorrerà predisporre opportuni trattamenti delle acque di prima pioggia derivanti dal dilavamento delle piattaforme stradali”;

- l'esame del progetto mette in evidenza che l'intervento oggetto della presente pronuncia di compatibilità risulta essere un tratto di raccordo tra una viabilità principale già realizzata e l'asse autostradale Nord -Sud della Regione Campania. Detta viabilità principale rappresenta una via perimetrale al complesso del Vesuvio e come tale è destinata a raccogliere tutti gli spostamenti gravitanti nell'area che sono di notevole entità e che hanno sul lato mare l'asse autostradale A3 la naturale linea di collegamento con i principali poli di attrazione quali Napoli e Salerno. Si ritiene quindi quanto mai necessario che il collegamento della S.S. 268 con la autostrada A3 nonché con il territorio sia completato per far sì che il traffico che allo stato attuale utilizza la viabilità locale sia deviato sul nuovo collegamento che è stato dimensionato in modo più appropriato e quindi consente di decongestionare la rete viaria locale che ha carattere per lo più urbano;
- la S.S. 268, ovvero il suo collegamento con l'autostrada A3, oltre ad essere un importante asse di deflusso del traffico ordinario della porzione di territorio dell'area vesuviana, è una delle vie di fuga in caso di emergenza per eventi legati all'attività vulcanica e sismica del territorio e quindi di primaria importanza sociale;
- la necessità di avere elementi certi sulla vicenda dei rifiuti riscontrati nei siti di intervento;
- l'intervento, ad esclusione della bretella di penetrazione all'area industriale, è previsto su siti già del demanio dello Stato, in quanto derivanti da precedenti espropri eseguiti per pubblica utilità, e che è coerente con la pianificazione e la programmazione sia regionale che locale, anche perché nevralgico per la soluzione dei problemi di gestione territoriale e per l'adeguamento alla pianificazione delle amministrazioni comunali coinvolte;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- il progetto per il completamento delle opere nel tratto terminale della S.S. 268 è stato elaborato per pervenire ad un più razionale sistema di svincoli di collegamento alla viabilità esistente per consentire tutte le opzioni di direzione possibili. Esso prevede, inoltre, l'adeguamento delle rampe dell'attuale svincolo sulla ex S.S. 18 (già costruito, ma non in esercizio, che è stato realizzato per permettere le manovre in ingresso ed uscita solo in direzione Angri) con un intervento integrativo per rendere possibile le manovre in tutte le direzioni (Napoli - Angri A3) e migliorare in tal modo le condizioni generali di accesso e di mobilità dell'area dell'Agro Nocerino-Sarnese. La modifica progettuale più significativa è costituita dalla sostituzione del rilevato con il viadotto in quanto tale nuova opera permette di attuare la bonifica di una discarica di RSU, localizzata nell'area della costruendo infrastruttura, mediante messa in sicurezza permanente delle aree stesse con l'utilizzo di barriere impermeabili multi strato. La realizzazione del viadotto è prevista su pile circolari con diametro di mm 1500, con interasse longitudinale di mt 16 e trasversale di mt 8~12; tali pile sono il prolungamento fuori terra dei pali di uguale diametro ammorsati sul banco di tufo esistente. Tale soluzione consente la realizzazione in sicurezza dell'infrastruttura che non può essere realizzata con corpo viario in terra a causa dei

cedimenti che si riscontrerebbero a causa della tipologia dello strato superficiale del terreno in sito.

Le rimanenti aree interessate da modesti rilevati saranno bonificate secondo il progetto di bonifica e recupero igienico-sanitario redatto in base alla Legge n°471 del 25/10/99;

- per la progettazione geometrica dei nuovi tratti viari nonché la eventuale rielaborazione di quelli già definiti nella precedente fase progettuale, sono state seguite le norme di cui al Decreto 05/11/01 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) come velocità di progetto per il tronco in questione è stato assunto l'intervallo 60-100 km/h. definito per le strade di tipo extraurbano secondario;
- per quanto concerne le tratte stradali già definite, si è cercato di conservare il layout planimetrico già elaborato nelle precedenti fasi di progettazione. Ciò essenzialmente per non mutare il piano degli espropri, peraltro già eseguiti con l'acquisizione della totalità delle aree previste nell'ultimo piano particellare. Dal punto di vista compositivo, l'asse stradale risulta essere formato da una successione di tratti rettilinei e curve circolari raccordati da elementi a curvatura variabile (clotoidi). I raggi planimetrici di dette curve sono definiti in relazione all'orografia del terreno, fermo restando i limiti connessi alla velocità di progetto e alla pendenza trasversale della sezione stradale. Per le tratte principali in nessun caso si adottano raggi inferiori al minimo di normativa (250 m).

Si elencano di seguito le tratte principali progettate:

- tratta M1 bretella Corbara (1° tronco da svincolo autostradale a rotatoria) L = 897.08 m;
- tratta M2 bretella Corbara (2° tronco da rotatoria a intersezione via Stabia) L = 842.35 m;
- tratta ICD svincolo casello autostradale L = 928.71 m;
- tratta M3 strada direzione zona industriale Scafati L = 1467.75 m;

per quanto riguarda le sezioni trasversali, è stato fatto riferimento al tipo IV - DM 5.11.01;

- le aree occorrenti alla realizzazione dell'intervento restano per la quasi totalità quelle già acquisite con la precedente procedura, (ex CIPE) fatta eccezione per quelle necessarie alla realizzazione della rotatoria e della bretella di penetrazione nell'area industriale di Scafati, non compresa nelle previsioni originarie;

per il Piano di caratterizzazione e bonifica delle aree:

- le aree (già acquisite al demanio dello Stato) sede della costruenda infrastruttura, a causa di una complessa vicenda legata ad una discarica abusiva di Rifiuti Solidi Urbani, avevano subito una tale alterazione da non rendere più possibile la prosecuzione dei lavori. Per poter quindi procedere ad una riprogettazione dell'opera, in considerazione di tale realtà, si è dovuto ricorrere preliminarmente ad una campagna di indagini (D.M. n°471/99 "caratterizzazione del sito") per poter predisporre un progetto di bonifica e messa in sicurezza delle aree. Tale procedura ha visto coinvolti il -Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti bonifica e tutela delle acque nella Regione Campania, l'ANPA, l'ENEA, l'ARPAC e le ASL territorialmente competenti. Il Commissario con Decreto n°445 del 27/10/03 ha approvato il Piano di Caratterizzazione e recupero ambientale redatto dall'ANAS per l'area interessata.

Il succitato Decreto di approvazione prescriveva, nello specifico, che l'Anas effettuasse:

- un nuovo rilievo fotografico e planimetrico sul sito;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- una campagna di campionamento ed analisi delle acque di falda.

Il rilievo doveva costituire un riscontro della perimetrazione del sito e dei volumi di rifiuti abusivamente abbandonati. La verifica dello stato della falda doveva servire al controllo del suo stato di inquinamento addebitabile a rilasci dal sito. Gli accertamenti sulla qualità della falda, si stima potevano essere condotti su un numero di pozzi inferiore, rispetto a quelli indagati nel 1999, ma tale da fornire comunque un completo riscontro rispetto ai risultati delle indagini pregresse.

L'ANAS, a seguito di tali prescrizioni, ha effettuato nel novembre 2003, in contraddittorio con i tecnici incaricati dell'ARPAC, la campagna di monitoraggio così come richiesto, finalizzata ad una ancora più esauriente comparazione dei dati raccolti nelle precedenti campagne di indagini, circa lo stato dei luoghi e quello della falda idrica sotterranea.

Sulla scorta, o meglio con il conforto dei risultati di tali indagini, è stato possibile elaborare il "Progetto Preliminare e Definitivo" di messa in sicurezza dell'area oggetto dell'intervento, così come previsto dall'art. 10 del D.M. n°471/99

Il progetto di riqualificazione e recupero delle aree è stato sviluppato secondo quanto indicato nell'allegato 4 del succitato D.M. Inoltre i parametri analizzati nei punti monitorati dalla campagna del 2003, mostrano una generale tendenza regressiva e, in termini di valore assoluto, rientrano nelle concentrazioni limite indicate dalla vigente normativa. Pertanto, si è ritenuto opportuno adottare interventi di messa in sicurezza permanente e di recupero vegetazionale al fine di isolare in modo definitivo eventuali residue fonti inquinanti rispetto al percorso verticale delle acque di infiltrazione superficiale e alle altre matrici ambientali circostanti per consentire un rapido recupero ecosistemico dell'area. La messa in sicurezza permanente del sito verrà garantita da interventi di impermeabilizzazione, al fine di isolare definitivamente le potenziali fonti inquinanti dalle matrici ambientali circostanti, e di ripristino ambientale delle aree interessate dai viadotti.

In questo modo si provvede all'esecuzione di una protezione contro la libera circolazione nel sottosuolo delle acque meteoriche. Già il viadotto rappresenta di per sé una copertura efficace della zona, con raccolta delle acque e loro deflusso in punti specifici. Inoltre sul piano di campagna è prevista la costruzione di una barriera multistrato, così descritta dall'alto verso il basso:

- strato di terreno vegetale con spessore di almeno 50 cm per favorire il recupero agrovegetazionale;
- strato drenante composto da georete tridimensionale protetto da eventuali intasamenti in grado di impedire la formazione di un battente idraulico sopra la barriera di cui al punto successivo;
- barriera impermeabile realizzata con geomembrana in polietilene armato;
- la raccolta e lo smaltimento delle acque incidenti è stato progettato mediante apposite canalette prefabbricate in cls, a sezione trapezia, 50 – 150 x 60 e tubazioni, in polietilene ad alta densità (PEAD) o altro materiale plastico equipollente, idoneo per l'interramento e dei diametri nominali variabili da 400 a 1200 mm, in relazione all'estensione delle aree servite dal sistema di smaltimento. I sistemi di deflusso superficiale saranno opportunamente sottodrenati, in modo da

evitare la formazione di contropinte idrauliche, con tubazioni corrugate e fessurate in pvc inserite in masso drenante in ghiaia. Il sistema è raccordato alla georete tridimensionale drenante ed elimina i possibili battenti che si possono creare al di sopra della barriera impermeabile artificiale. Il progetto è stato approvato dal Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti bonifica e tutela delle acque nella Regione Campania (decreto 213/2004);

- l'intervento di mitigazione ambientale di maggior rilievo è costituito dalla messa in sicurezza permanente dell'area di progetto interessata dagli sversamenti abusivi di rifiuti.

Ciò sarà attuato con interventi di impermeabilizzazione volti ad isolare le potenziali fonti inquinanti dalle matrici ambientali circostanti ed il ripristino ambientale delle aree stesse.

Si prevede l'esecuzione di una protezione contro la libera circolazione nel sottosuolo delle acque meteoriche con la costruzione di una barriera multistrato composta, dall'alto verso il basso, da almeno 50 cm di terreno vegetale per favorire il recupero agrovegetazionale, uno strato drenante composto da georete tridimensionale ed una barriera impermeabile realizzata con geomembrana in polietilene armato. La raccolta e lo smaltimento delle acque incidenti saranno realizzati con canalette prefabbricate in cls. Per quanto riguarda il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma, è prevista la realizzazione di vasche di disoleaggio delle acque meteoriche a monte del recapito finale. Per le aree di svincolo, è prevista la piantumazione delle scarpate e delle aree intercluse con essenze arboree e arbustive tipiche locali, mentre per i nuclei abitativi-produttivi sensibili sono previste barriere a verde e fonoassorbenti per la riduzione dell'impatto dovuto al rumore;

in merito alle alternative di progetto:

- lo studio non ha trattato l'argomento, ma occorre rilevare che il particolare iter progettuale, approvativo e realizzativo nel quale ci si trova ad operare esclude la possibilità di prendere in considerazione variazioni plano-altimetriche del tracciato, visto che le aree in cui eseguire l'intervento sono già state acquisite e sono già state attivate una serie preliminare di realizzazioni fermatesi a causa del ritrovamento di materiali impropri là dove occorreva eseguire le fondazioni del corpo stradale;
- il tema principale da affrontare è quello della verifica della possibilità di esecuzione delle opere visto che nei tempi passati in luogo delle terre presenti nella fascia di pertinenza stradale è stata realizzata una attività di discarica abusiva di rifiuti. In relazione a questo tema sono state eseguite nel tempo e durante le procedure di VIA una serie di verifiche tese a accertare la possibilità di esecuzione delle opere senza la creazione di impatti indotti. In tal senso il principale elemento che permette di esprimere un giudizio risulta essere il decreto emesso dal Commissario di Governo per l'emergenza Bonifiche e Tutela delle acque nella Regione Campania.

In particolare su segnalazione dell'ANAS il Commissario esprimeva la necessità che venisse eseguita una caratterizzazione dei materiali e con Decreto 445 del 27.10.03 la Struttura Commissariale ha approvato in linea tecnica il Piano di Cantierizzazione e recupero igienico sanitario relativo all'area in oggetto. A seguito dell'esecuzione di questo l'ANAS è pervenuta alla caratterizzazione dei materiali riscontrati in situ e ha predisposto un Progetto preliminare e



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

definitivo di bonifica relativo alla S.S. 268 del Vesuvio per i lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri.

Tale progetto è stato analizzato dal Commissario di Governo che ha espresso, con Decreto 213 del 28 luglio 2004, parere favorevole visto anche il risultato delle verifiche condotte dall'ARPAC e preso atto delle prescrizioni dettate dalla stessa agenzia;

- in tema di rifiuti la massima e più autorevole decisione deve riferirsi al Commissario di Governo per l'emergenza Bonifiche e Tutela delle acque nella Regione Campania sia per le proprie competenze sia perché ha un chiaro quadro delle esigenze dell'area vasta di propria pertinenza e quindi è in grado di coniare esigenze puntuali con quelle gestionali dell'intero comparto territoriale;
- la soluzione preferibile è quella di messa in sicurezza dei siti secondo il progetto approvato dal Commissario di Governo, e che lo stesso ha reputato compatibile la realizzazione, in corrispondenza degli stessi, dell'infrastruttura in oggetto, si ritiene quanto mai opportuna la modifica apportata dal progetto di sostituire il rilevato con una struttura in elevazione fondata su pali in modo da ridurre al massimo la necessità di scavo del materiale presente in situ e per conferire le necessarie caratteristiche strutturali e di stabilità all'opera in realizzazione;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

componente atmosfera:

- per la caratterizzazione dell'inquinamento atmosferico, imputabile al traffico transitante in prossimità dello svincolo di futura realizzazione, è stata realizzata un'opportuna campagna di monitoraggio nelle località rappresentative della zona di interesse, secondo le direttive, stabilite negli allegati del DM 60/2002. Ai fini dello studio ambientale sono stati considerati i valori di concentrazione di biossido di azoto ed ozono, rilevati durante la campagna di monitoraggio effettuata dal 20 al 28 ottobre 2004 in 5 postazioni mediante l'impiego di campionatori diffusivi. Dai dati a disposizione si segnala un valore di concentrazione medio annuo di NO₂ abbastanza elevato (limite di legge 40 g/m³), con valori di picco che nelle ore di punta superano il limite massimo di 200 g/m³ consentito dal DM60/02: si segnala inoltre come per queste centraline di tipo traffico e suburbane, i picchi di NO₂ sono sempre associati a valori abbastanza elevati di Ozono.

Sono stati inoltre considerati i valori rilevati dalle centraline appartenenti alla rete regionale MARC, a cura ARPAC, riferiti all'anno 2003 in centraline (2) suburbane nel comune di Napoli.

La stima degli impatti nelle configurazioni operative futura (postoperam), previa identificazione dei ricettori potenzialmente più esposti all'attuale e al futuro inquinamento atmosferico e delle sorgenti di emissione - flussi di traffico -, è stata realizzata attraverso il software previsionale "CALRoadsView". Per caratterizzare gli impatti atmosferici sono state effettuate le simulazioni sia nelle condizioni operative medie (flussi di traffico -TGM -e condizioni meteorologiche medie/tipiche) riscontrabile in un anno, sia nelle condizioni operative più critiche.

Riepilogando sono stati effettuati i seguenti studi previsionali e le relative analisi di confronto:

1. Configurazione operativa post operam nelle condizioni operative medie considerando una potenziale distribuzione dei flussi di traffico sullo svincolo di nuova realizzazione;

2. Configurazione operativa post operam nelle condizioni operative critiche considerando una distribuzione dei flussi di traffico sullo svincolo di nuova realizzazione, che tenga conto di potenziali condizioni peggiori per la circolazione dei veicoli.

Nello studio presentato si è fatto riferimento ai dati meteorologici relativi ad un periodo di 30 anni (1960-1990) reperiti dai dati raccolti per le stazioni Napoli Capodimonte oltre che ai dati di temperatura, l'umidità relativa e le caratteristiche del campo anemologico (velocità e direzione del vento).

In funzione di tali parametri sono state effettuate elaborazioni con il codice di calcolo PCRAMMET View per determinare gli altri due parametri fondamentali per lo studio di impatto atmosferico, quali la classe di stabilità atmosferica e l'altezza dello strato di rimescolamento, restituendo mappe dei livelli di concentrazione.

Dall'analisi dei risultati si evidenziano dei valori dei livelli medi di concentrazione oraria degli inquinanti indagati ben al di sotto dei limiti di immissione oraria previsti dalla normativa vigente.

Un discorso a parte riguarda il rispetto dei limiti medi annuali, sia per l'NO₂ che per il PM10 che rispettivamente sono di 40 g/m³ per l'NO₂ e di 20 g/m³ per il PM10. I valori di concentrazione imputabili alla sorgente di emissione sono molto bassi rispetto ai valori di background delle centraline di qualità dell'aria, ragion per cui il proponente ha considerato trascurabile l'impatto dello svincolo sui ricettori rispetto allo stato di qualità dell'aria di fondo che già presenta delle criticità nei confronti di tale valore limite.

Sono state considerate anche le simulazioni sulle condizioni critiche ma con riferimento a casi troppo semplificati per poterle considerare significative.

- pur se in assenza di studi quantitativi che riportano con esattezza l'entità delle possibili riduzioni dell'inquinamento atmosferico di area vasta conseguente alla più razionale redistribuzione del traffico dall'attuale rete viaria, inadatta ad ospitarlo, al nuovo percorso, si ritiene che alla luce delle verifiche condotte nello studio e del sopralluogo eseguito, sia possibile individuare un miglioramento delle condizioni di emissioni e quindi un presumibile beneficio per la qualità dell'aria della zona. Si ritiene, comunque, necessario che tale affermazione trovi un'adeguata testimonianza con riferimento ad un opportuno e completo sistema di monitoraggio che dovrà iniziare prima dell'inizio dei lavori e dovrà seguire sia la realizzazione che la gestione dell'opera. Inoltre sarà necessario estendere l'area di indagine per una porzione significativa di territorio per poter avere certezza dei risultati ottenuti;

componente suolo e sottosuolo:

- l'area interessata dallo svincolo per Agri sulla variante alla S.S. 268 del Vesuvio si sviluppa in una fascia di circa 3 chilometri a cavallo del Fiume Sarno. Il sottosuolo è costituito da terreni cineritico - sabbiosi, con caratteristiche di tessiture e struttura conferite loro da una sedimentazione in ambiente palustre, talvolta successiva a rimaneggiamenti per dilavamento e trasporto dalle circostanti pendici.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Lungo il tracciato sono stati individuati, alla base della successione alluvionale i tufi campani. Il tetto del banco di tufo individuato è all'incirca ad una profondità di 20 metri, nei pressi di Angri, il suo spessore via via si assottiglia in direzione di Angri fino a scomparire in corrispondenza dell'area interessata dallo svincolo che è caratterizzata da sabbie limose di colore grigio - nerastro poco addensate. Dal punto di vista geomorfologico l'area è caratterizzata da blande pendenze e morfologie subianeggianti, non è classificata soggetta a rischio da frana o da esondazione dal Piano d'Ambito Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del Sarno, competente territorialmente.

L'area interessata dallo svincolo è stata soggetta a interventi ed attività antropiche che hanno determinato l'accumulo di materiali di riporto con spessore dell'ordine di 2 - 4 metri.

Nell'area sono state eseguite indagini geognostiche verificando la presenza di materiali di riporto con spessore dell'ordine di 2 - 4 metri poggiante su uno strato naturale di materiali torbosi alternate a lapilli e pomici con spessore variabile tra quattro e sei metri;

- le modifiche apportate ai luoghi prima dell'inizio dei lavori impongono la necessità di dar corso all'attuazione del progetto di bonifica così come approvato dal Commissario di Governo parallelamente all'esecuzione strutturale delle opere e che le stesse devono essere eseguite con stretta rispondenza alle indicazioni date nel piano di bonifica;
- l'area interessata dallo svincolo ricade nella piana del Sarno che è sede di una cospicua falda idrica sotterranea che, sulla scorta di misure e dati rilevati nel corso delle diverse campagne d'indagine, è caratterizzata da una falda con livello a circa 2 metri dal Piano Campagna. I sondaggi eseguiti hanno consentito di verificare l'esistenza di almeno 2 falde idriche, la prima localizzata nei terreni alluvionali più superficiali individuata e stabilizzata ad una profondità di circa 4.00 m dal piano di campagna piezometrica, all'incirca ad una quota tra 7 - 8 metri s.l.m. ed una seconda, in pressione, individuata ad una quota di circa 16,00 metri ad una quota tra -2 e -4 m s.l.m. e risalente fino a una quota all'incirca prossima a quella della prima falda.
- il proponente non ha dato risposta a quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nella determinazione in merito alla verifica di esclusione di VIA circa la richiesta di accertare la compatibilità idraulica del corpo ricettore "Alveo Angri San Tommaso" con tempi di ritorno di 200 anni per le immissioni idriche provenienti dal sedime stradale;
- tuttavia, il parere dell'Autorità di Bacino del Sarno n. 1630/2004 del 30 luglio 2004, ha ritenuto valido lo studio già condotto dall'ANAS ed in particolare coerente con gli scenari generali programmati ed in corso di attuazione da parte dell'Autorità stessa;
- il sottosuolo di Angri in corrispondenza dei costruendi manufatti è costituito da una coltre superficiale di terreno agrario o di riporto antropico fino ad uno spessore massimo di circa 4 metri, che talvolta ospita sacche di sversamenti di rifiuti, e uno stato di terreni piroclastici rimaneggiati ed argillificati per effetto del trasporto alluvionale ed infine una serie piroclastica di Pozzolana e Tufo grigio. Si riscontra quindi l'alternanza di strati di elevata permeabilità e strati a permeabilità modesta o nulla; a tale stratigrafia fa riscontro il rinvenimento di due falde sovrapposte la cui superficie libera coincide rispettivamente con il tetto del banco di tufo grigio e con il tetto del banco di alluvioni. I pali previsti per la realizzazione delle fondazioni delle fondazioni dei manufatti saranno del tipo trivellato con camicia metallica vibroinfissa. Ciascun

palo è previsto che venga eseguito previo la vibroinfissione di una camicia metallica per l'intera lunghezza dello stesso e poi verrà eseguita l'asportazione del terreno contenuto all'interno del palo di trivellazione;

- il sistema realizzativo sembra garantire dal rischio di contaminazione delle falde eventualmente intercettate dalla realizzazione dei pali di fondazione del viadotto e che dovrà essere posta particolare attenzione alla caratterizzazione del terreno che verrà asportato nel corso dell'esecuzione del palo di fondazione del viadotto così come previsto dal progetto di bonifica;

componente rumore:

- il monitoraggio acustico e il sopralluogo lungo il tracciato di progetto sono stati eseguiti nei giorni 30 agosto e 1 settembre 2005. I ricettori sono stati scelti in base alla collocazione degli edifici residenziali rispetto a dove verrà costruita la nuova struttura stradale.

Le misure del livello di rumore sono state eseguite in assenza di precipitazioni atmosferiche, con una velocità del vento non superiore a 5 m/s (secondo quanto previsto dal DPCM 16 marzo 1998 all'allegato B).

In totale sono state scelte n. 9 postazioni di monitoraggio. La zona fra i comuni di Angri, Scafati e S. Antonio Abate si presenta con forti problematiche di inquinamento acustico; gli elevati livelli di rumore sono dovuti al significativo transito veicolare e al non trascurabile transito di mezzi pesanti. Le strade locali di collegamento fra i comuni sono poche, strette e tortuose. Per questi motivi gli ingorghi sono frequenti, amplificando così le problematiche di inquinamento acustico. Lo studio di impatto acustico è stato realizzato attraverso un software previsionale (MITHRA) in grado di modellizzare la futura configurazione di esercizio e delineare al completamento dell'opera quale sarà lo scenario acustico futuro al fine di definire gli opportuni interventi di mitigazione degli effetti sull'ambiente circostante.

Dall'analisi dei risultati emerge quanto segue:

- nel periodo diurno il clima acustico risulta accettabile: il valore limite è superato in 3 ricettori (R3, R24 e R25); solo in R3, ricettore sensibile per il periodo diurno (scuola) il superamento di 50 dB(A) in facciata risulta significativo (fino a 4.8 dB(A));
- nel periodo notturno il clima acustico prodotto dal transito dei flussi veicolari sull'infrastruttura di progetto risulta più critico; maggiore è infatti sia il numero dei ricettori in cui si verifica il superamento del più restrittivo limite di 55 dB(A), sia il livello di superamento stesso, che raggiunge per il ricettore R24 il valore non trascurabile di 8dB(A).

Visti tali risultati il proponente ha predisposto degli interventi di mitigazione acustica mediante la previsione di barriere antirumore;

- lo studio di impatto ambientale indica la necessità di realizzare 13 interventi con barriere acustiche alte 4 metri per un totale di 825 metri e considerati i risultati delle simulazioni eseguite con idonei modelli di calcolo che evidenziano situazioni post mitigazione coerenti con i limiti normativi, si ritiene che il tema sia stato idoneamente trattato ma, poiché le barriere presentano estensioni limitate pur se a volte limitrofe, si ritiene opportuno che la dove i tratti che separano le barriere siano brevi, sia posta in opera una barriera unica;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

componente vegetazione, flora e fauna:

- i parametri utilizzati per definire il livello di naturalità dell'area di studio, sono i seguenti:
 - vegetazione prevalente nell'area di indagine;
 - "distanza" che intercorre tra la vegetazione reale e quella potenziale;
 - presenza di biotopi protetti o di pregio.

L'area di intervento ricade nell'ambito di una porzione di territorio caratterizzata da coltivi erborati e da aree "residuali".

I caratteri di naturalità originari dell'area sono oramai da tempo profondamente modificati dalla diffusione di sistemi di coltivazione intensiva orticola che prevedono l'uso intenso di pesticidi e fertilizzanti. In conseguenza di ciò è da evidenziare che l'area è stata profondamente antropizzata sostituendo alle originarie essenze arboree quelle utilizzate dall'uomo a fini agricoli e che lungo il tracciato non esistono piante di alto fusto o soggette a protezione.

Di fatto l'area interessata e quelle limitrofe, allo stato attuale, sono caratterizzate da un forte degrado e dalla diffusa presenza di rifiuti di vario genere.

Come tutte le aree degradate i territori in esame sono fondamentalmente caratterizzati dalla presenza di vegetazione spontanea di tipo infestante e da ratti.

L'intervento di costruzione dello svincolo consentirà anche di recuperare le aree residuali che insistono nell'area di cantiere.

Da indagini svolte, non risultano presenti nell'area di studio biotopi protetti o di pregio.

L'ambito di studio non risulta avere un grado di naturalità tale da poter ospitare specie faunistiche incapaci di vivere in un'area urbanizzata.

Nel SIA non è stata evidenziata la presenza di animali appartenenti a specie protette, né è possibile per le specie che vivono nel Parco del Vesuvio, raggiungere l'area in questione in quanto separata dalla barriera invalicabile dei paesi vesuviani.

componente salute pubblica:

- la realizzazione delle opere di progetto, produrrà in generale, un complessivo beneficio sulla salute pubblica. Essa consentirà, infatti, di allontanare parte del traffico veicolare dalle zone maggiormente urbanizzate separando i flussi di traffico in funzione della percorrenza, determinando una condizione di miglioramento significativo sia sulla sicurezza (riduzione del rischio di incidenti) che sulla qualità ambientale dei centri attraversati (riduzione di inquinamento atmosferico e acustico);

componente paesaggio:

- gran parte del tracciato della S.S. 268 del Vesuvio si sviluppa nella piana Campana. Il continuum edificato visibile alla scala territoriale è interrotto solo da importanti emergenze naturali; i grandi vuoti infatti sono costituiti dal Vesuvio e dai monti Lattari della Penisola Sorrentina dove condizioni orografiche difficili all'insediamento ne hanno preservato i caratteri naturali.

L'agro nocerino sarnese può essere considerato, così come storicamente si è definito, un'area omogenea capace di distinguersi dal restante territorio provinciale, fisicamente perimetrabile come la vasta pianura compresa tra il Vesuvio, i monti Picentini, la penisola sorrentina, territorialmente definibile ed evidenziabile.

La fertilità del suolo ha portato ad una redditizia pratica dell'agricoltura, innestatasi e sviluppatasi anche grazie alla bonifica borbonica che realizzò una rete di canalizzazioni per la captazione delle acque del fiume Sarno, utilizzata sia per l'irrigazione dei campi sia per lo sviluppo di attività industriali, quali quelle tessili della lavorazione della canapa.

Il tessuto connettivo tra i diversi centri storici, e tra l'Agro ed i suoi confini naturali, si caratterizza per la commistione tra edilizia residenziale e produttiva, spesso di origine abusiva e di scarsa qualità architettonica. Queste tipologie di costruzioni hanno contribuito a depauperare il patrimonio delle aree produttive agricole, fortemente parcellizzato.

Nell'ambito del territorio analizzato e più specificamente ai margini dei centri abitati di Angri, Scafati e Sant'Antonio Abate si individuano porzioni di territorio con caratteri di residualità marcati da un diffuso stato di degrado.

Una di queste aree è quella interessata dai lavori di completamento della statale 268 del Vesuvio "svincolo di Angri".

In particolare l'area dello svincolo, come già in precedenza rappresentato, è stata in passato interessata da sversamenti abusivi di rifiuti solidi urbani. Anche le stradine vicinali e le strade comunali circostanti l'area dello svincolo si presentano ingombre di rifiuti di ogni genere conferendo nel complesso al paesaggio un aspetto fortemente degradato;

valutato infine che:

- l'intervento è previsto in un'area particolarmente degradata sia per quanto riguarda le condizioni di uso del suolo (è assente vegetazione significativa) sia per le condizioni di manutenzione delle aree oggetto dell'intervento che sono state già da tempo espropriate e lasciate in attesa della realizzazione del collegamento per cui l'esecuzione delle opere si ritiene possa essere anche un momento di riqualificazione della porzione di territorio in oggetto. In particolare dovrà essere predisposto un intervento di sistemazione a verde più curato di quello presentato nel SIA con particolare attenzione alla realizzazione di un sistema filtro che consenta la separazione tra la parte di pertinenza dell'opera e l'esterno;
- il progetto preliminare ed esecutivo di bonifica e recupero igienico sanitario relativo al progetto in esame è stato approvato dal Commissario di Governo per l'emergenza rifiuti bonifica e tutela delle acque nella Regione Campania con decreto 213 del 28 luglio 2004 individuando, per l'attraversamento della zona da bonificare, la soluzione che l'infrastruttura deve assumere (viadotto su pali) ivi incluse le opere di fondazioni;

CONSIDERATA la nota n. prot. 2006.0103517 della Regione Campania del 2 febbraio 2006, pervenuta il 2 febbraio 2006, con la quale ha comunicato che la Commissione VIA regionale ha espresso nella seduta del 24 gennaio 2006 parere favorevole:

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. BAP.S02/341904/8111 del 28 dicembre 2005, pervenuto in data 29 dicembre 2005, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

VISTA l'istanza del 15 settembre 2005 prot. n. 4819, pervenuta alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici il 26.09.2005 ed acquisita agli atti al prot. n. DG-BAP-S02/34.19.04/1406 del 26.09.2005, con cui la **Direzione Centrale Programmazione e Progettazione dell'ANAS S.p.A.**, ha presentato richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della L. 8/07/1986 n. 349, allegando, in conformità a quanto disposto dall'art. 2 del D.P.C.M. 10/08/1988, n. 377, copia del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale, relativo ai "Lavori di costruzione del 3° tronco della S.S. 268 del Vesuvio compreso lo svincolo di Angri."

VISTA la pubblicazione dell'avviso al pubblico effettuata sui quotidiani "Il Messaggero" ed "Il Mattino" in data 19 settembre 2005.

CONSIDERATO che l'intervento proposto, ricompreso nel territorio dei comuni di S. Antonimo Abate (NA), Angri (SA) e Scafati (SA), prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- svincolo tra la S.S. 268 del Vesuvio e la SS 18;
- svincolo di collegamento Bretella di Corsara;
- svincolo di Angri con innesto sulla A3 Napoli-Pompei-Salerno;
- rotonda per il collegamento della bretella di Corbara, della bretella di innesto sulla Via Stabia e delle bretelle di collegamento con la zona industriale di Scafati.

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici**, con nota n. DG-BAP-S02/34.19.04/2047 del 4.10.2005, ha richiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio le proprie valutazioni in merito al progetto presentato, richiedendo anche alla Direzione Generale per i beni archeologici il parere di competenza.

CONSIDERATO che non risultano essere pervenute osservazioni sull'intervento ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986.

CONSIDERATO che, in merito all'intervento, la **Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico di Salerno e Avellino**, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale e del progetto definitivo relativo alle opere di cui trattasi, con nota n. 37138 del 17.11.2005, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con fax del 17/11/2005 ed acquisita al prot. con n. 34.19.04/5897 del 24/11/2005, ha espresso il seguente parere:

"Visto il D. Leg.vo n. 42 del 22/01/2004 recante il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio";
Vista la documentazione relativa alle opere di completamento del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri - strada Statale 268 del Vesuvio;

Vista la presenza del tronco autostradale esistente A3;

Considerato che l'intervento proposto non contrasta con le norme di tutela paesaggistica ed ambientale; tutto ciò richiamato e premesso, questa **Soprintendenza**, per quanto di propria

competenza, ai sensi del Decreto Legislativo 22 Gennaio 2004 n° 42, art. 147 esprime parere favorevole.”

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico di Napoli e Provincia, con nota prot. n. 25771 del 9/11/2005, acquisita agli atti della Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici con prot. n. 34.19.04/5014 del 15/11/2005, ha fatto presente che “(...) per espletare l’istruttoria di competenza, in merito ad eventuali interferenze dell’intervento con ambiti soggetti a tutela paesistica, ai sensi del DL.vo 42/04, occorre una documentazione fotografica a colori, in formato adeguato, che illustri con chiarezza lo stato dei luoghi, nonché una documentazione costituita da simulazioni virtuali operate sulle stesse immagini fotografiche utilizzate per documentare lo stato dei luoghi.(....)”.

CONSIDERATO che, successivamente, con nota prot. n. 33689 del 16/12/2005, acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. n. 34.19.04/7445 del 16/12/2005 ha comunicato quanto segue:

“In risposta alla richiesta relativa all’intervento in oggetto, pervenuta da codesta Società con nota del 15.9.2005 n. 4819 e assunta al protocollo di questo Ufficio al n. 27655 del 20.10.2005, vista la documentazione integrativa pervenuta il 13.12.05 al n. 33689 del 13.12.05; considerato che l’intervento consiste nel progetto definitivo della variante alla S.S. 268 del Vesuvio e che le opere previste riguardano interventi infrastrutturali finalizzati al miglioramento della viabilità della rete dell’area con interventi di recupero del verde, questa Soprintendenza esprime parere favorevole.

Si raccomanda, per un miglior inserimento paesaggistico, che tutte le murature siano rivestite con pietra locale.

Inoltre, in riferimento alla previsione delle barriere antirumore, risultando tali elementi spesso notevolmente invasivi, si resta in attesa di esaminare il progetto esecutivo, al fine di completare il parere di competenza. (.....)”.

CONSIDERATO che la Soprintendenza Archeologica di Pompei, competente per territorio, ricevuti ed esaminati gli elaborati dello studio di impatto ambientale e del progetto preliminare relativo alle opere di cui trattasi, con nota n. 020050032408 del 01/12/2005, inoltrata alla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici ed acquisita agli atti con prot. n. 34.19.04/6467 del 1/12/2005, ha espresso il seguente parere:

“In riferimento ai lavori previsti in oggetto, questa Soprintendenza per quanto di competenza conferma il parere di massima favorevole, già espresso in sede di conferenza di servizi in data 14/06/2005, dal funzionario delegato, con la clausola che sia data in anticipo, a questa Soprintendenza, comunicazione dell’effettivo inizio dei lavori, al fine di poterli seguire con proprio funzionario nella fase di scavo.”



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

CONSIDERATO che la **Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino e Benevento** con nota prot. n. 13394/5D del 24/11/2005, acquisita agli atti della **Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici** con prot. n. 34.19.04/6337 del 30/11/2005, ha comunicato quanto segue:

"(...) questa Soprintendenza, premesso che:

- nel corso della Conferenza di Servizi del 27.05.04 espresse "parere di massima favorevole all'esecuzione delle opere" con la raccomandazione di eseguire delle indagini geoarcheologiche prima dell'esecuzione delle opere stesse;*
- con nota prot. 6884/5D dell'8.07.04 indirizzata direttamente all'ANAS S.p.A. precisò che una delle aree vincolate interessate al progetto era già stata oggetto di indagini archeologiche, mentre per la seconda si prescrisse lo scavo stratigrafico per l'intera superficie di ingombro della futura strada. Inoltre, per tutte le aree residue interessate dal progetto si richiedevano indagini strumentali cui far seguire, quando necessario, gli scavi stratigrafici;*
- nel corso della Conferenza di Servizi del 14.06.05 confermò quanto espresso nelle due precedenti occasioni.*

Conferma con la presente nota il parere già espresso e soprarichiamato in premessa dopo aver esaminato il Progetto definitivo trasmesso direttamente dall'ANAS S.p.A. con la nota prot. 004818 del 15.09.2005.

Poiché inoltre dalle relazioni di progetto si desume che per i lavori di realizzazione del Piano di sicurezza permanente saranno eseguite trivellazioni si chiede che siano sottoposti all'esame dei funzionari tecnici della Soprintendenza i prodotti delle trivellazioni.

Pertanto si chiede all'ANAS, che legge per conoscenza, di prendere fin da ora gli opportuni contatti con questa Soprintendenza per concordare tempi e modalità dei vari interventi."

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per i Beni Archeologici**, acquisite le valutazioni trasmesse dalle **Soprintendenze per i Beni Archeologici competenti per territorio**, ha espresso il seguente parere istruttorio, trasmesso con nota n. 3435 del 13/12/2005 ed acquisito agli atti della **Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici** con prot. n. 34.19.04/7028 del 14/12/2005:

"Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Province di Salerno, Avellino e Benevento con la nota n. 13394 del 24/11/05 e dalla Soprintendenza Archeologica di Pompei con la nota n. 32408 dell'1/12/05, concorda con le indicazioni ivi contenute."

CONSIDERATO che la **Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici**, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, con parere istruttorio prot. n° DG-S02/34.19.04/7649 del 20 dicembre 2005, ha comunicato quanto segue:

“Viste le valutazioni delle Soprintendenze di settore, acquisito il parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esaminati gli elaborati progettuali e il relativo Studio di Impatto ambientale, preso atto della situazione vincolistica verificata dalle competenti Soprintendenze, considerato che, complessivamente, tali opere consentirebbero il completamento di opere già realizzate e parzialmente in esercizio, finalizzate a rendere funzionale l'intera infrastruttura S.S. 268 consentendo di svolgere il ruolo per il quale era stata concepita; tenuto conto, inoltre, di quanto precisato dall' ANAS S.p.A. con la nota esplicativa prot. n. 37937 del 7/12/2005, acquisita al prot. di questa Direzione Generale con n. 34.19.04/7227 del 14/12/2005, a conclusione dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, si concorda con i pareri favorevoli e le prescrizioni in essi contenute, nel rispetto delle seguenti ulteriori prescrizioni:

- che, in fase di progettazione esecutiva, al fine di ridurre l'impatto paesaggistico delle barriere antirumore, venga elaborato uno studio tipologico delle barriere antirumore e degli interventi di alleggerimento visivo delle medesime mediante mascheramento, da sottoporre all'approvazione delle Soprintendenze per i Beni Architettonici ed il Paesaggio competenti per territorio;*
- che vengano attuati tutti gli interventi di recupero vegetazionale individuati al Capitolo 20 dello S.I.A. al fine di garantire, oltre che la messa in sicurezza, una riqualificazione paesaggistica diffusa del territorio interessato dagli interventi.*
- che, alla fine dei lavori, le aree occupate per le lavorazioni e per l'allocazione dei cantieri, siano restituite e ripristinate allo stato ante operam.”*

QUESTO MINISTERO

Esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con il parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici sulla scorta delle valutazioni delle succitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esprime parere favorevole alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Direzione Centrale Programmazione e Progettazione dell'ANAS S.p.A., per la realizzazione del progetto dei “Lavori di costruzione del 3° tronco della S.S. 268 del Vesuvio compreso lo svincolo di Angri.” nel rispetto di tutte le suddette prescrizioni;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 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;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla S.S. 268 del Vesuvio-lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri da realizzarsi nei Comuni di Angri e Scafati (NA), Sant'Antonio Abbate (SA) presentata dall'ANAS Direzione Generale **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

1. dovrà essere realizzato il progetto di Bonifica così come approvato dal Commissario di Governo per l'emergenza Bonifiche e Tutela delle acque nella Regione Campania;
2. in prossimità dei pali di fondazione per un intorno di circa 5 m di raggio dovrà essere realizzata una barriera impermeabile con geomembrana in polietilene armato in doppio strato; inoltre il sistema di bloccaggio della membrana alle camicie dei pali dovrà essere realizzata mediante idoneo giunto che permetta i movimenti anche macroscopici della membrana rispetto alla camicia che presumibilmente si intende fissa, così da realizzare un giunto impermeabile anche nel tempo;
3. dovrà essere eseguita una verifica idraulica circa la compatibilità della capacità idraulica del corpo recettore "alveo Angri S. Tommaso" in relazione a tempi di ritorno di 200 anni per le immissioni idriche provenienti dal sedime stradale dell'opera di progetto, tale verifica dovrà essere sottoposta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio;
4. dovrà essere predisposto un idoneo intervento di sistemazione ambientale con particolare attenzione alla realizzazione di un sistema filtro a verde che consenta la separazione tra la parte di pertinenza dell'opera e l'esterno, nonché un'organica realizzazione delle barriere antirumore per evitare la estrema frammentazione delle stesse;
5. prima dell'inizio dei lavori dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore, ambiente idrico, fauna). Il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un'apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati. Di comune accordo con l'ARPAC il monitoraggio dovrà riguardare, per il periodo della costruzione e dell'esercizio, almeno:
 - a. la qualità dell'aria nell'intorno dell'intervento, sia con campagne di misura con mezzo mobile sia integrando la rete di monitoraggio esistente con eventuali ulteriori centraline fisse. Sulla base delle suddette verifiche devono essere definiti, qualora se ne rilevi la necessità, opportuni interventi di mitigazione in modo concorde con i piani di azione ed i programmi che la Regione elabora ai sensi degli artt. 7, 8, 9 del D. Lgs. 351/99. Detto monitoraggio è da iniziarsi prima dell'inizio dei lavori previsti dal progetto;
 - b. il rumore ponendo attenzione ai principali ricettori posti nell'area di influenza;
 - c. caratteristiche chimico-fisiche della qualità dell'acqua dei corpi idrici profondi;
6. tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse, dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero medesimo;

7. il progetto esecutivo relativo alla prescrizione 4) dovrà essere assoggettato alla verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Direzione Generale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio, al Commissario di Governo per l'emergenza Bonifiche e Tutela delle Acque, all'ARPAC ed alla Regione Campania, 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;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li

06 APR. 2006

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

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