



Il Ministro dell' Ambiente

**DI CONCERTO CON IL
MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

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

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

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

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

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della variante della S.S. 85 "Venafra" da realizzarsi in Comune di Venafro presentata dall'ANAS, Compartimento del Molise, con sede in via Genova n. 54 86100 Campobasso, in data 13 agosto 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento del Molise in data 22 gennaio e 25 marzo 1999;

VISTA la nota n. 1189 dell'Autorità di Bacino del 29 aprile 1999, pervenuta in data 2 aprile 1999, con cui si esprime un parere positivo;

VISTA la nota n. 4509 della Regione Molise del 7 ottobre 1998 con cui si esprime un parere positivo;

VISTA la nota n. 23787 del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 settembre 1998, pervenuta in data 29 settembre 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 308 formulato in data 29 aprile 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento del Molise;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la costruzione della variante all'abitato di Venafro dal km 16+050 al km 27+500; l'intervento stradale si sviluppa per la maggior parte nel territorio Comunale di Venafro e in minima parte in quello di Pozzilli in un'area denominata Piana di Venafro (delimitata ad ovest da due rilievi il

10 *MA* *RA*

Monte Gallo e il Colle Torcino) e caratterizzata da un intenso uso agricolo e dalla presenza di numerosi canali di irrigazione. L'area in oggetto è caratterizzata anche dall'ambito fluviale del Volturno che presenta elementi paesaggistici di valenza naturalistica, in particolare, in corrispondenza della zona umida de "Le Mortine", ed elementi di criticità paesaggistica dovuti a due depositi di inerti ed una zona termale in disuso con edifici ed impianti situati nell'ambito ripariale;

osservato che:

Per quanto riguarda i profili programmatici:

- l'intervento in oggetto era già previsto nel Programma Triennale 1997-1999 dell'Ente Nazionale per le Strade, tra gli interventi relativi alla Viabilità di Grande Comunicazione ed è stato riproposto tra gli interventi nazionali per il Programma Triennale 1998-2000;
- la Variante esterna all'abitato di Venafro della S.S. 85 "Venafrana" era stata proposta dalla Regione Molise quale intervento prioritario da attuare con il Piano Triennale 1985/87, attuativo del Piano Decennale di cui alla L.531/82 e ripetutamente proposto in ciascun atto deliberativo della Regione e per ultimo con delibera n° 608 del 4.3.1996;
- nella Relazione Programmatica del Presidente designato della Regione Molise del 20 ottobre 1998 sulle infrastrutture di trasporto, è evidenziata tra l'altro la necessità di potenziare l'asse Termoli-Venafro-S.Vittore con allaccio alle direttrici trasversali adriatica e tirrenica, sia per quanto riguarda la viabilità, sia per quel che attiene alla modernizzazione e all'adeguamento della ferrovia;
- per quanto riguarda poi il Piano Stralcio "Tutela Ambientale" relativo alla conservazione delle aree umide zona campione "Le Mortine" redatto ed approvato il 10 settembre 1997 dal Comitato istituzionale dell'Autorità di Bacino del Liri-Garigliano-Volturno, l'infrastruttura ricade nella zona A3 (aree di pianura alluvionale e pedemontana ad indirizzo agricolo-zootecnico) ed è in contrasto con le previsioni di tale Piano che sottopone detta area a vincolo di non edificazione, o comunque di non modifica del territorio. Detto Piano, però, non è stato ancora approvato definitivamente ed in sede di Conferenza di Servizi Preliminare tenutasi in data 23 marzo 1998 l'Autorità di Bacino ha espresso parere favorevole;
- il Comune di Venafro con nota del 26 marzo 1999 si è impegnato a conservare l'attuale utilizzazione agricola della fascia compresa tra la strada "Vecchia di Bonifica" ed il fiume Volturno, nonchè a porre in essere tutti gli atti finalizzati alla valorizzazione e tutela della stessa;

Per quanto riguarda i profili progettuali:

- l'intervento stradale oggetto della procedura ha una estensione complessiva di circa 8.500 m con una sezione stradale del tipo III CNR/80. Complessivamente la sezione stradale risulta di larghezza pari a m 18,60 e prevede due carreggiate a due corsie ciascuna con corsie da m 3,50 con banchine di emergenza da 1,75 m e spartitraffico centrale di larghezza pari a m 1,10;
- il tracciato, con inizio e termine sulla S.S. 85, ha origine al km 16+050, a sud dell'abitato di Venafro e del cavalcavia ferroviario, con uno svincolo che privilegia la direzione principale verso Napoli e permette uscite ed entrate per tutte le altre direzioni. Il tracciato termina al km 27+500 della S.S. 85, ad est dell'abitato di Venafro appena oltrepassato la frazione di Triverno, con uno svincolo analogo a quello iniziale.

Il progetto prevede nella parte iniziale la realizzazione di un viadotto di lunghezza di circa km 1,3 necessario per il superamento della rampa di svincolo, della Ferrovia Campobasso-Vairano, della S.P. 29 Ponte Reale e di una prima zona esondabile, individuata dall'Autorità di Bacino del Liri-Garigliano-Volturno nel "Piano Stralcio Difesa Alluvioni.

Nella parte centrale il tracciato si avvicina alla zona umida "Le Mortine" non interessandola direttamente e mantenendo una distanza variabile tra un minimo di 400 m ed un massimo di 800 m;



Il Ministro dell' Ambiente

- nella parte terminale il progetto prevede un secondo viadotto della lunghezza di circa km 1,2 per l'attraversamento di una seconda zona classificata come esondabile dal suddetto Piano Stralcio. Sono inoltre necessari alcuni cavalcavia di lunghezza minore per garantire il superamento dell'attuale viabilità locale e ridurre l'effetto di separazione dell'ecosistema agricolo;
- il costo del progetto risulta pari a circa 115 miliardi e per la realizzazione dall'opera si prevedono circa 3 anni di lavoro;
- lo studio ha individuato ed analizzato comparandoli tra di loro sia il tracciato prescelto, denominato tracciato A, che due alternative progettuali denominate B e C che sono state scartate in quanto andavano ad incidere su attività agricole e su aree caratterizzate da insediamenti abitativi;
- sono previsti due cantieri ubicati in prossimità dei due svincoli e nelle vicinanze sia della S.S. 85 che della S.P. 25.

Per la costruzione dell'infrastruttura occorrono complessivamente circa m³ 800.000 di materiali. Circa m³ 161.000 di materiale di risulta saranno portati in discarica e m³ 46.677, prevalentemente costituiti da materiale vegetale, saranno stoccati provvisoriamente nelle aree di cantiere.

Il materiale da portare a discarica troverà posto in due depositi di materiali di inerti in prossimità del Voltorno. Un ulteriore deposito di inerti è stato individuato in località "Ponte 25 Archi" a breve distanza dal previsto svincolo finale dell'opera;

Per quanto riguarda i profili ambientali:

- le analisi condotte e documentate nello studio d'impatto ambientale e nelle integrazioni fornite nel corso dell'istruttoria, nonché la valutazione dei potenziali impatti del progetto in relazione alle caratteristiche specifiche dell'ambiente coinvolto, portano ad individuare alcuni ambiti territoriali di potenziale criticità;
- l'ecosistema interessato dal progetto, pur rappresentando un sicuro valore dal punto di vista agricolo, è caratterizzato nell'area circostante da un ecosistema ripariale con notevoli valenze naturalistiche caratterizzato dalla zona umida "Le Mortine" i cui aspetti naturali risultano non interessati direttamente dalla realizzazione della nuova infrastruttura;
- per quanto riguarda l'impatto sulla qualità dell'aria le analisi e le stime previsionale prodotte fanno ritenere un evidente miglioramento del livello di inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare in ambito urbano, per la deviazione sulla nuova infrastruttura di buona parte del traffico passante per il centro di Venafro.

Lungo il nuovo tracciato l'inquinamento atmosferico risulta limitato e l'impatto poco significativo.

Gli impatti sulla componente idrologica non sono significativi e il tracciato in prossimità delle aree esondabili prevede opere in viadotto.

In fase di esercizio sulla qualità delle acque superficiali agiscono negativamente gli inquinanti emessi dal traffico veicolare che potrebbero raggiungere le acque profonde anche se la bassa permeabilità dei terreni e l'incremento dei valori di infiltrazione delle acque meteoriche in profondità fanno ritenere poco influente tale impatto;

- l'opera determinerà una apprezzabile perdita di terreno destinato ad uso agricolo con un conseguente effetto di separazione dell'ecosistema, in parte limitato dall'inserimento dei viadotti e dei sottopassi;
- l'impatto negativo sulla componente vegetazionale è sostanzialmente dovuto alla eliminazione della vegetazione nella fascia di transito, costituita da coltivi ed uliveti. anche se è stato previsto il recupero degli esemplari di olivo che presentano un certo pregio. Non vi sono interferenze dirette con la vegetazione delle aree limitrofe di pregio naturalistico;

Handwritten signature

- per la fauna l'impatto principale in fase di costruzione è connesso alla rumorosità dei lavori e alla presenza umana nel sito. In fase di esercizio la rumorosità di traffico potrebbe produrre disturbi alla fauna selvatica.

Nel progetto la realizzazione di un argine in terra rinforzata di altezza pari a circa 2,50 m posizionato lungo il bordo della strada verso la zona umida, ha oltre che la funzione di mascheramento anche la funzione di barriera acustica;

- per quanto riguarda invece l'impatto complessivo sul paesaggio tale impatto risulta rilevante ed è dovuto sostanzialmente all'ingombro territoriale della strada in un ambiente di pianura aperta e quindi visibile dalla piana stessa;

- in fase di costruzione l'impatto dovuto alla pressione sonora dei cantieri risulta modesto in quanto le aree dei cantieri sono posizionati fuori dai centri abitati.

In fase di esercizio l'effetto spostamento del traffico veicolare dalla S.S. 85 avrà effetti positivi sull'ambito urbano di Venafro.

Lungo il nuovo tracciato, lo studio rileva che a 100 m il rumore si attesta intorno ai 58 dBA e a 200 m intorno a 52 dBA e sono segnalati alcuni edifici sparsi interessati da inquinamento acustico;

valutato che:

- attualmente la S.S. 85 rappresenta l'unico collegamento di rilievo per congiungere le aree occidentali della Penisola, situate a sud-est di Roma ed a nord-ovest di Caserta, con la costa adriatica compresa tra Vasto e Pescara.

Tale asse portante dell'intera viabilità Regionale ed Interregionale è caratterizzato da due strozzature in prossimità del nodo di Roccaravindola e dell'abitato di Venafro, che condizionano notevolmente il traffico turistico e quello pesante provenienti dalle aree industrializzate.

La peculiarità del tracciato della S.S. 85 è l'attraversamento a 90 gradi dell'abitato di Venafro che incanala il traffico, proveniente da sud, nel cuore del tessuto urbano, in quanto in corrispondenza di tale punto confluisce anche la S.S. 6 Dir. proveniente da Roma. Ciò genera un incrocio a quattro vie, regolato da un semaforo, che risulta un punto estremamente critico in quanto si concentrano colonne di veicoli, molti dei quali pesanti con una produzione di inquinamento atmosferico e acustico;

- l'opera in progetto costituisce quindi il by-pass dell'abitato di Venafro per quanto riguarda il traffico in direzione Campobasso-Isernia -Napoli ed assolve al compito di limitare il traffico di transito dall'abitato di Venafro con la conseguente riduzione dell'impatto prodotto dalla congestione del traffico veicolare sulla viabilità di attraversamento di Venafro;

- da un punto di vista funzionale la soluzione in esame non consente però l'alleggerimento della componente di traffico in direzione Roma-Isernia che comunque resta obbligata ad attraversare l'attuale incrocio semaforico di Venafro e quindi l'abitato stesso, con parziale permanenza di problemi di congestione di traffico e di inquinamento atmosferico ed acustico.

Nel corso dell'istruttoria è stato richiesto al proponente uno studio di fattibilità della prosecuzione verso Roma della variante di Venafro, atto ad evidenziare le caratteristiche ambientali più significative del territorio interessato. Dalla documentazione presentata risulta che la variante in progetto permette un futuro collegamento diretto con la S.S. n. 6 Dir Casilina;

- le rilevazioni più recenti sul traffico che interessa la S.S. 85 Venafrana e le altre strade limitrofe, per i veicoli provenienti da Napoli-Caserta (Caianello) e da Roma (Cassino-S.Vittore) e diretti ad Isernia o viceversa, hanno evidenziato una notevole componente di traffico pesante.

Dalle rilevazioni ANAS dell'anno 1995-1996 si evince un movimento complessivo all'incrocio di Venafro di circa 15.000 veic./g. con una percentuale del traffico pesante del 18%.



Al Ministro dell'Ambiente

Allo scopo di comprendere l'entità del movimento di attraversamento è stato richiesto al proponente di realizzare una campagna di misura tale da quantificare l'aliquota di traffico che potrebbe essere dirottata su una struttura viaria tangenziale alla città di Venafro.

Da tali rilevamenti effettuati si evince un Movimento esterno giornaliero di 8768 veic./g sulla S.S. 6 Dir, e dai 12.000 al 15.000 veic./g sulla S.S. 85, con una percentuale di circa il 13% di movimento locale rispetto al traffico totale;

- dalla distribuzione del traffico post-intervento viene stimato per la Variante di Venafro un TGM pari a circa 8557 veic./g. pari a 13.992 veicoli equivalenti al giorno e 2099 veicoli equivalenti ora;
- lo studio, infine, ha prodotto una proiezione del traffico veicolare al 2020 tale da far ritenere probabile aumenti di traffico non inferiori allo 1% annuo.

Inoltre poichè la variante in progetto è parte integrante dell'itinerario Termoli-S.Vittore, che una volta potenziato assumerà una notevole valenza di interscambio tra aree attualmente mal collegate, lo studio ha considerato un aumento della mobilità dovuto al "traffico di incentivazione".

Pertanto al 2020 è stato ipotizzato un incremento del traffico del 18% pari a un TGM 10.100 veic./g. (senza calcolare il traffico di incentivazione), mentre con il traffico di incentivazione al 2020 si avrebbe un TGM da un minimo di 18.000 ad un massimo di 21.600 veic./g;

- appare comunque non completamente giustificato il dimensionamento dell'opera a fronte dei previsti flussi di traffico anche nel medio periodo, adeguatamente servibili con una sezione stradale del tipo IV CNR.

Nel caso specifico appare particolarmente possibile e di facile realizzazione una graduazione nel tempo della realizzazione dell'opera che segua proporzionalmente le dinamiche di possibile evoluzione di traffico e del potenziamento viario dell'asse "Termoli-Campobasso-Isernia-Venafro-S.Vittore";

- per quanto riguarda gli impatti individuati ed analizzati nello studio d'impatto ambientale, in relazione alle caratteristiche specifiche dell'ambiente coinvolto, sono stati individuati alcuni impatti significativi per alcune importanti componenti ambientali.

In particolare l'opera in progetto attraversa un'area di pregio dal punto di vista agricolo e paesaggistico area che l'Autorità di Bacino del Liri Garigliano e Volturno, con il "Piano Stralcio di Tutela Ambientale conservazione delle aree umide- esempio pilota area delle Mortine, ha sottoposto a prescrizioni e norme finalizzate alla sua valorizzazione e fruizione attraverso interventi di conservazione e di riqualificazione sia delle zone umide e delle fasce fluviali, che degli uliveti e vigneti.

Pur evidenziando quindi che lo studio di impatto ambientale non ha sufficientemente approfondito dal punto di vista conoscitivo tali impatti, si reputa che tali impatti siano complessivamente controllabili e mitigabili dal punto di vista progettuale;

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

CONSIDERATA la nota della Regione Molise del 7 ottobre 1998, con cui si esprime un parere positivo segnalando la indispensabilità dell'opera di che trattasi per il futuro sviluppo dell'intero territorio regionale;

GB
UPW
A/A

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 23 settembre 1998, pervenuto in data 29 settembre 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- vengano effettuate alcune indagini preliminari, le quali dovranno avvenire sotto la diretta direzione scientifica della Soprintendenza Archeologica competente per territorio, nelle aree che si valutano a più alto rischio di ritrovamento tra le quali:
 - la zona all'incrocio con la stradina che raggiunge la località Acqua Solfa (per la presenza di strutture relative all'acquedotto che serviva le terme romane);
 - la località Pietra Bianca (per rilevamenti ritrovamenti avvenuti in passato);
 - la zona delle masserie Moria e Monachetti;
- venga rispettato l'attraversamento dell'area di pregio ambientale "zona umida delle Mortine" che dovrà essere protetto opportunamente dall'inquinamento acustico attraverso opportune soluzioni tecnologiche;
- vengano messe in atto, in fase esecutiva, tutte quelle accortezze necessarie per la mitigazione d'impatto ambientale, come la piantumazione di essenze arboree sempreverdi;

CONSIDERATA la nota n. 1189 dell'Autorità di Bacino del 29 aprile 1999 pervenuta in data 2 aprile 1999 con cui si esprime un parere positivo comunicando che;

- verranno apportate delle modifiche al Piano di Bacino al fine di "consentire la realizzazione della nuova strada di trasporto di interesse pubblico Variante S.S. 85 Venafrana, a condizione che tale realizzazione sia fatta nel rispetto del contesto fisico ambientale, e che in corso di realizzazione dell'opera siano recepite le indicazioni del Ministero dell'Ambiente e dell'Autorità";

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

- Sig. Nicandro Testa segnala la distruzione di oliveti con scadimento del valore agricolo della zona;
- WWF Delegazione Molise chiede l'allontanamento del tracciato dal Fiume Voltumo;
- Federazione Verdi Molise sostiene l'urgenza di realizzare il tracciato con un eventuale ridimensionamento a due corsie, ed è contraria a nuove opere stradali previste nella programmazione regionale;

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

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla variante della S.S. 85 "Venafrana" da realizzarsi in Comune di Venafrano, presentato dall'ANAS Compartimento del Molise a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) l'ANAS dovrà graduare la realizzazione dell'opera in due distinti fasi. Una prima fase dimensionata adeguatamente al traffico di breve e medio periodo previsto e consistente in una piattaforma stradale di tipo IV C.N.R. e una seconda fase di ampliamento della piattaforma stessa al III tipo C.N.R..

AB HW
AR



Il Ministro dell' Ambiente

Nella prima fase (verso lato "Le Mortine") dovranno essere realizzate le opere di canalizzazione, sistemazione idraulica, terrapieni, barriere antirumore etc, come previsto dal progetto. Sul lato opposto, invece, (verso Venafro) dovranno essere realizzate solo le opere funzionali strettamente necessarie (canalette, barriere antirumore etc.) all'eventuale futuro ampliamento di seconda fase. Nella prima fase i cavalcavia e i sottopassi ritenuti necessari per l'intersezione con la viabilità locale, dovranno essere progettati per il successivo eventuale potenziamento al tipo III C.N.R. e, comunque, con una propria sezione tale da prevedere l'inserimento di fascia protetta ciclo-pedonale.

La seconda fase (ampliamento dal IV tipo C.N.R. al III tipo C.N.R.) sarà subordinata alle dimostrate esigenze di traffico e al potenziamento dell'itinerario della S.S. 85;

- b) si dovranno assumere tutte le soluzioni atte a minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere, in particolare per quanto concerne l'immissione di polveri e l'inquinamento acustico (bagnatura delle aree di cantiere, lavaggio degli automezzi in uscita, limitazione della velocità di transito degli automezzi nelle aree di cantiere e lungo la viabilità di servizio, evitando il transito sulla viabilità statale nell'ora di punta, prevedendo l'installazione di pareti antirumore facilmente spostabili e evitando la concentrazione di molte macchine operatrici nelle vicinanze dei ricettori sensibili;
- c) per tutto lo sviluppo del tracciato e non solo in prossimità dei viadotti, per la captazione temporanea delle eventuali perdite incidentali di sostanze inquinanti, dovranno essere realizzate ad intervalli funzionali vasche di sicurezza con funzione di sedimentazione del percolato e di intercettazione temporanea dei liquidi inquinanti accidentalmente sversati sulla piattaforma stradale;
- d) si dovranno realizzare, in corrispondenza dei rilevati dei sottopassi al fine di rendere più permeabile il territorio alla fauna e mitigare l'effetto barriera della strada. Tali sottopassi dovranno essere collocati in funzione della morfologia e orientativamente con una frequenza di uno ogni 300 m. Dovranno essere realizzati con scatolari di dimensioni di almeno 3-4 m di larghezza e di 1.5 m di altezza. Il fondo deve essere realizzato a quota e con sistemi di drenaggio tali da garantire il transito terrestre degli animali. Dovrà essere realizzato un sistema di recinzione di altezza minima 1,25 m e con maglia decrescente, con la parte inferiore interrata, in funzione della fauna interessata e raccordando la recinzione ai previsti sottopassi e viadotti, ponti ecc. Sul lato nord-ovest della strada la recinzione dovrà essere posta a confine con la proprietà ANAS includendo all'interno la fascia boscata prevista. Sul lato sud-est della strada (verso la zona "Le Mortine", data la funzione prevalente di incentivazione di corridoio ecologico della fascia boscata stessa, la recinzione dovrà essere posta alla sommità del previsto terrapieno;
- e) a titolo di compensazione il proponente dovrà predisporre un progetto di riqualificazione ambientale, compreso un sistema di accessibilità ciclo pedonale, computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria, tale da poter realizzare degli interventi di valorizzazione e tutela dell'area umida "Le Mortine" da individuare in accordo con il Comune di Venafro e con l'Autorità di Bacino ed eventualmente con il costituendo ente gestore della prevista oasi naturalistica.

Tali interventi potranno comprendere interventi di riqualificazione delle aree ripariali dell'Area A2 del Piano Stralcio con tecniche di ingegneria naturalistica, rinaturazione di aree degradate, sentieristica ciclabile e pedonale piantagione della fascia vegetazionale ripariale e punti di osservazione per l'avifauna;

GR
vna
AR A

f) il progetto deve recepire le indicazioni contenute nello studio di impatto, in ordine agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale, computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria con l'apporto delle seguenti modifiche:

- tutti gli olivi di vecchio impianto e di pregio storico-naturalistico intercettati dalla piattaforma stradale dovranno essere recuperati e reimpiantati, con tutte le precauzioni necessarie per non danneggiare le radici principali, in un'area idonea concordata con il Comune, lungo l'asse stradale, sulle scarpate e sui riempimenti;
- la terra vegetale rimossa e non utilizzata immediatamente dovrà essere accantonata con le precauzioni necessarie ad evitare la contaminazione con materiali estranei;
- al fine di creare un effetto di grossa siepe naturaliforme lungo il terrapieno posto ai bordi della strada, dovranno essere usate specie autoctone arbustive ed arboree disposte a mosaico, prestando attenzione alla velocità di accrescimento delle essenze e al tipo di manutenzione di cui necessitano;
- occorrerà prevedere, già nelle prime fasi di cantierizzazione, la fase di impianto degli arbusti o in alternativa scegliere alberi ed arbusti con dimensioni e crescita già avanzata;
- al fine di rendere meno rigido l'inserimento del terrapieno previsto con la morfologia dell'area interessata, tale terrapieno potrà essere abbassato in alcuni punti ritenuti più idonei e raccordato al terreno con pendenze più dolci;
- al termine dei lavori le aree di cantiere dovranno essere bonificate e restituite agli usi previsti;
- per tutte le tipologie di intervento a verde si dovrà far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori";

g) nella fascia di 200 m per ciascun lato (fascia di pertinenza) i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura stradale, in corrispondenza di ricettori sensibili, non dovrà eccedere i 60 dB(A) come Leq. diurno e i 50 dB(A) come Leq. notturno.

In tal senso dovrà essere preso in considerazione la localizzazione di ulteriori barriere acustiche e/o la modifica delle strutture di protezione già previste dal progetto presentato.

Quali provvedimenti antirumore dovranno essere preferiti, ove possibile, i terrapieni rivegetati e le barriere vegetative arbustate (dotati di impianto di irrigazione).

Il proponente dovrà assicurare la verifica degli interventi *ex post* di mitigazione acustica proposti sulla base di misure da effettuare in corrispondenza dei ricettori sensibili, che consentano di monitorare l'andamento dei livelli sonori all'apertura della strada.

Al fine di alleggerire le condizioni di traffico presenti all'incrocio semaforico posto nell'abitato di Venafro lungo la direttrice Roma-Isernia-Campobasso si raccomanda al Comune di Venafro di valutare l'opportunità che il traffico pesante proveniente da Roma venga deviato a sud sulla S.S. 85 fino all'intersezione con la variante proposta;

h) i relativi progetti di cui alle prescrizioni d, e, f, g, h dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza da parte dei competenti uffici della Regione Molise, prima dell'avvio dei lavori;

l) devono altresì essere ottemperate le prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali;

Handwritten initials and signature: "H.W." above a stylized signature.



Il Ministro dell'Ambiente

DISPONE

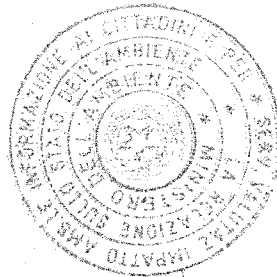
che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento del Molise, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei Lavori Pubblici DICOTER ed alla Regione Molise, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 16 GIU. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

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

La presente copia fotostatica composta
di N.5..... fogli è conforme al
suo originale
Roma, li 17-06-99. Angeli



HPW
13 APR 99