



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; 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 del raddoppio della variante S.S. 268, 2° lotto tratto Cercola-Torre Annunziata, da realizzarsi nei Comuni di Cercola, Pollena-Trocchia, S. Anastasia, Somma Vesuviana e Ottaviano presentata dall'ANAS Compartimento della Campania con sede a Napoli in data 22 aprile 1998;

VISTA la nota della Regione Campania del 1 dicembre 1998, pervenuta il 3 dicembre 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 agosto 1998, pervenuta in data 24 agosto 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 259 formulato in data 9 luglio 1998 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

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

- la realizzazione di una seconda carreggiata a lato dell'esistente tracciato della variante alla S.S. 268, fra il km 0+000 ed il km 11+607, così da adeguare l'attuale sezione a due corsie (tipo IV CNR) ad una sezione a doppia carreggiata (tipo III CNR due corsie per senso di marcia da 3,50 m ciascuna, banchine laterali da 1,75 m + arginelli da 0,75 m, spartitraffico centrale da 1,10 m) per complessivi 18,60 metri di larghezza della piattaforma asfaltata;
- il tracciato planimetrico del raddoppio si sviluppa prevalentemente lungo il lato a valle dell'esistente strada, assumendone il medesimo andamento; fa eccezione a questo criterio una singola situazione, caratterizzata dalla presenza di un edificio vincolato in fregio alla esistente strada, dove non è stato possibile situare l'ampliamento su un solo lato della strada;

AS MW
AR

- il raddoppio della S.S. 268 è motivato da:

- il continuo e rilevante incremento dei volumi di traffico, anche pesante, cui è stata sottoposta negli ultimi anni l'attuale variante alla S.S. del Vesuvio (nell'allegato 1 sono sinteticamente ripresi gli esiti di un'indagine sul traffico condotta nell'ambito dello SIA), a suo tempo realizzata quale percorso alternativo alla vecchia direttrice statale ormai compresa all'interno dello sviluppo edilizio dei comuni dell'area circumvesuviana (sud est-nord ovest del monte Somma-Vesuvio);
- le situazioni di pericolosità rilevate lungo l'attuale tracciato (lunghe rettilinee che consentono elevate velocità, in condizioni di visibilità critiche per l'effettuazione di sorpassi in sicurezza, condizioni di non perfetto drenaggio lungo diversi tratti, alcune immissioni di viabilità non sufficientemente protette, ecc.);
- le generali necessità di potenziamento del sistema viario nell'area vesuviana derivanti dalle previsioni del Piano di evacuazione predisposto in relazione ad una possibile eruzione del vulcano. In proposito, è da considerare che i cinque comuni interessati dall'intervento sono tutti compresi nell'elenco dei diciotto comuni ad alto rischio citati nel decreto istitutivo della "Commissione incaricata di provvedere all'elaborazione di un piano di emergenza dell'area vesuviana connessa a situazioni di emergenza derivanti dal rischio vulcanico" (Decreto n. 516 del 9/8/1993, Sottosegretario di stato alla protezione civile), in quanto situati in una zona per la quale lo scenario dell'evento eruttivo massimo atteso implica una devastazione totale, e di conseguenza la necessità di predisporre un esodo totale della popolazione ivi residente (si tratta complessivamente, secondo il Piano allegato allo studio di impatto ambientale, di 173.000 famiglie, per una popolazione totale di 586.500 abitanti, il cui esodo dovrà essere organizzato e portato a termine in un periodo di sette giorni);

considerato che:

- il progetto è compreso nel programma triennale ANAS 1994-1996;
- i cinque comuni interessati dal progetto di raddoppio, dotati di regolamento edilizio (date di adozione comprese fra il 1971 ed il 1995), si sono tutti espressi positivamente circa il progetto stesso;
- il progetto ha altresì acquisito i pareri positivi dell'Ispettorato ripartimentale delle foreste, della Provincia e della Prefettura di Napoli, della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Culturali di Napoli e delle Soprintendenze archeologiche di Pompei e Napoli, nonché quello dell'Assessorato all'Urbanistica della Regione Campania.
- l'area interessata dall'intervento in progetto è situata alle pendici del complesso vulcanico Somma-Vesuvio (settore nord), a valle della fascia densamente antropizzata rappresentata dalla conurbazione dei centri abitati dell'area vesuviana situati lungo il tracciato della vecchia statale 268 (Cercola, Pollena Trocchia, S. Anastasia, Somma Vesuviano ed Ottaviano);
- lungo il tracciato di progetto, che si sviluppa su terreni prevalentemente pianeggianti, si riscontrano in affioramento litotipi incoerenti di origine vulcanica, generalmente in giacitura secondaria, ovvero dilavati ed alterati ad opera dell'acqua. I terreni sono di origine recente od estremamente recente, con aspetto stratificato;
- nell'unità idrogeologica (Somma-Vesuvio) in esame, a causa dell'alternanza di litotipi aventi permeabilità medio-altra con altri a permeabilità scarsa (soprattutto ceneri), la circolazione idrica sotterranea avviene per falde sovrapposte;
- le direzioni di flusso hanno andamento radiale, coerentemente con la struttura del "vulcano strato", costituito da livelli litologicamente differenziati aventi inclinazione verso la periferia dell'edificio vulcanico. Il grado di mineralizzazione delle acque sotterranee è elevato; nelle acque sotterranee dell'area si riscontrano diffusamente temperature maggiori di 17°C;

R MW
APP



Il Ministro dell'Ambiente

- l'idrografia superficiale dell'area coinvolta dal progetto risulta - secondo le informazioni contenute nello studio - organizzata in una fitta rete di laghi artificializzati (fra gli altri, il tracciato attraversa i laghi Somma, Riaglio, Costantinopoli, Fossa dei Leoni, Sorbo, delle Fosse, Trocchia, S.Spirito, dei Reclusi) e piccoli corsi d'acqua a regime periodico. Il reticolo idrografico è in alcuni casi utilizzato quale recapito di scarichi provenienti dai densi insediamenti presenti in zona.
 - i caratteri ambientali del territorio coinvolto dal progetto di adeguamento della variante alla S.S. 268 sono - a livello potenziale - di grande rilievo; l'area del monte Somma-Vesuvio è un ambito naturalistico di elevato pregio, caratterizzato dalla presenza di una ricca varietà di popolamenti vegetazionali (compresi alcuni endemismi) e animali. Nondimeno, la fascia pedemontana sede del tracciato di variante si trova a valle della fascia urbanizzata circumvesuviana, così che solamente alcuni "cunei" non edificati si spingono senza soluzione di continuità dai versanti del Somma alla pianura. Le pendici del monte sono intensamente coltivate (vigneti, uliveti, frutteti); la vegetazione potenziale è riconducibile alla macchia mediterranea, stratificata in relazione alle diverse fasce altimetriche; l'uso reale del suolo lungo il tracciato è attualmente riconducibile alla produzione primaria, con una significativa presenza di coltivazioni arboree (frutteti e vigneti). Lungo il tracciato attuale e le aree ad esso adiacenti non è stata riscontrata, nessuna delle entità floristiche endemiche e rare elencate nella legge regionale 25 novembre 1994, n° 40, così come non sono state rilevate essenze arboree ad alto fusto, ad eccezione dei pini piantati dall'ANAS in fregio all'attuale variante;
 - nonostante il livello esecutivo del progetto presentato, l'individuazione, la descrizione e la valutazione dei potenziali impatti sono in prevalenza limitate, nello Studio di Impatto, ad un livello preliminare; tale limite è peraltro almeno in parte accettabile in relazione all'esiguità dell'intervento, che si risolve nell'allargamento della sezione di una strada esistente. Lo studio tratta con soddisfacente livello gli impatti fisici della strada (inquinamento atmosferico ed acustico), e specifici parametri naturalistici e paesaggistici del territorio coinvolto dal progetto;
- valutato che:**
- la qualità dell'aria "ante operam" nell'ambito di progetto è supportata dai risultati di una breve campagna di misura, effettuata ad hoc in sede di redazione dello studio d'impatto ambientale. Complessivamente sono stati rilevati gli inquinanti atmosferici in corrispondenza di dieci sezioni dell'attuale tracciato, comprese fra Cercola e Ottaviano; i parametri misurati sono in tutto sette (biossido di zolfo, particelle sospese totali, biossido di azoto, monossido di carbonio, ozono, monossido di azoto ed idrogeno solforato), ed in nessun caso si sono evidenziati valori di concentrazione superiori ai livelli di attenzione e di allarme di cui alle vigenti normative. Per quanto riguarda in particolare le concentrazioni di biossido di azoto, queste variano fra un minimo di 40 ed un massimo di 186 ug/mc, con una tendenza all'incremento, lungo il tracciato da Cercola verso Ottaviano; analoga tendenza è peraltro evidenziabile anche per quanto riguarda le concentrazioni misurate di SO₂ (da un minimo di 53 ad un massimo di 121 ug/mc) e PTS (da un minimo di 25 ad un massimo di 74 ug/mc). Per quanto riguarda le concentrazioni di monossido di carbonio, queste restano in tutti i rilievi effettuati ampiamente al di sotto di 1 mg/mc, con valori relativamente più elevati nel primo tratto della variante;
 - la lettura degli indici rilevati, come sopra sintetizzata, porta comunque gli estensori dello Studio d'impatto ambientale a concludere per l'assenza di particolari condizioni di criticità per quanto riguarda la qualità dell'aria nell'area di progetto, e questo anche in considerazione delle dichiarate condizioni di ventilazione della zona;
 - la descrizione della rete idrografica superficiale è limitata alla individuazione dei laghi del complesso Somma-Vesuvio; non vengono peraltro riportati dati relativi alla qualità delle acque superficiali, anche se - a giudizio degli estensori dello studio - tale parametro dovrebbe assumere un

- valore scadente, in quanto tali corsi d'acqua sono artificializzati e costituiscono il recapito degli scarichi degli insediamenti presenti nell'area. Lo studio d'impatto ambientale indica comunque la necessità che il progetto preveda un sistema di raccolta delle acque di dilavamento della superficie stradale, con sversamento delle stesse nel sistema di laghi esistente lungo il tracciato;
- lo Studio d'impatto ambientale non evidenzia impatti potenziali sull'ambiente geologico; l'impatto dell'infrastruttura viene dunque ricondotto all'ingombro fisico di suolo ed al possibile effetto di cesura territoriale, peraltro limitato dalla natura del progetto (ampliamento in sede di tracciato esistente) e dalla previsione di opere di attraversamento;
 - a livello macroterritoriale, lo Studio documenta in tre tavole tematiche le fasce di vegetazione potenziale cui il sito di progetto appartiene, nonché le popolazioni faunistiche tipiche dell'area. Secondo gli estensori dello studio: «... da sopralluoghi effettuati sul posto non si sono riscontrati 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 da una barriera invalicabile quale quella dei paesi vesuviani, pertanto non si considerano né la componente flora, né la componente fauna particolarmente impattati dei lavori oggetto di Studio»;
 - a livello microterritoriale, o di progetto, sono prodotte otto tavole con il rilievo delle essenze arboree e l'individuazione degli alberi da rimuovere nel corso dei lavori di ampliamento;
 - i comuni interessati dal tracciato non hanno adottato la zonizzazione acustica del proprio territorio. Il criterio di zonizzazione adottato dagli estensori dello studio classifica tutte le zone coinvolte dal tracciato quali "aree ad intensa attività umana", «... essendo interessate da intenso traffico veicolare, presenza di attività commerciali e di industrie», adottando di conseguenza un limite di confronto pari a 65 dBA per il periodo diurno e di 55 dBA per il periodo notturno. Definite quindi le fasce laterali omogenee per sensibilità, in funzione di criteri di ordine geometrico (quota relativa e distanza del piano stradale rispetto ai potenziali recettori di impatto), sono, state perimetrare le tre fasce omogenee così definite:
 - aree a sensibilità nulla: «Le zone lontane più di 100 m dal centro della strada, le zone in cui la strada corre in trincea e le zone in cui non esistono potenziali recettori o meglio abitazioni»;
 - area di sensibilità media: «La fascia, parallela alla strada, che va dal cinquantesimo al centesimo metro a partire dal centro della strada stessa, solo per quei tratti in cui sono presenti abitazioni»;
 - area di sensibilità elevata: «La fascia entro i cinquanta metri dalla strada stessa laddove sono presenti abitazioni, e quelle parti della piana nella quale sorgano edifici formati da più di un piano o che comunque siano ad un'altitudine superiore ai quattro metri relativamente al livello della strada»;
 - le tavole da 95 a 103, allegate allo studio, riportano la classificazione del territorio coinvolto dal tracciato secondo le tre classi di sensibilità sopra definite. Complessivamente vengono perimetrare, sui due lati della direttrice, circa 30 aree a sensibilità elevata ed altrettante a sensibilità media;
 - la caratterizzazione del clima acustico ante operam è supportata dai risultati di una breve campagna di misurazione strumentale del livello sonoro, effettuata nel febbraio 1998 in corrispondenza di dieci punti situati lungo il tracciato, con il fonometro posto ad una distanza media di 6 metri dall'asse della carreggiata. Le misure, effettuate nell'arco di due giornate in periodo diurno (fra le 9,15 e le 12,50) evidenziano un Livello sonoro equivalente variabile fra 71 e 77 dBA, con una distribuzione che consente di apprezzare i più elevati valori nella parte centrale del tracciato, e questo in coerenza con la distribuzione dei dati relativi ai flussi di traffico;
 - la previsione dell'impatto del progetto è sinteticamente ricondotta ai valori ottenuti con un algoritmo di previsione a fronte di incrementi di traffico previsto del 20, 50 e 100%. I relativi indici di impatto espressi come livello sonoro equivalente ponderato A e previsti, rispettivamente, in 79,2, 80,2 ed 81,4 dBA - non sono peraltro sufficientemente documentati per quanto riguarda i parametri



Il Ministro dell' Ambiente

di input inseriti nel modello (in particolare, non viene espressa la distanza dall'asse stradale rispetto alla quale tali livelli sono stati stimati) e non possono dunque essere confrontati con i livelli rilevati in sito;

- allo studio di impatto ambientale sono comunque allegate sette tavole che riportano la localizzazione delle barriere fonoassorbenti previste quale misura di mitigazione dell'impatto;
- le aree coinvolte dal tracciato della variante alla S.S. 268 sono state perimetrate quali "piane agricole" e "pendici urbanizzate", rappresentando la frangia di transizione fra l'area vesuviana e la pianura napoletana. A monte del tracciato, le elaborazioni riportate nello studio individuano alcuni ambiti residuali di "pendici agricole" conglobati entro un'ampia fascia di "pendici urbanizzate". Salendo verso la vetta, sono individuate in successione le "pendici" e i "valloncini boscati", le colate laviche boscate, la conca del Monte Somma e, quindi, le "pendici vulcaniche brulle";
- la previsione quantitativa dei potenziali impatti sul paesaggio è documentata da una tavola dei caratteri percettivi del paesaggio, ove sono classificate le aree di minima e massima intervisibilità (rispettivamente, poco visibili dal territorio e non panoramiche, ovvero visibili e panoramiche), le aree caratterizzate da forti contrasti cromatici, le zone agricole percettivamente omogenee, le aree prive di significativi valori percettivi. In particolare, l'analisi della visibilità del Vesuvio dai principali percorsi stradali evidenzia una situazione composita, entro cui tratti a visuale occlusa si alternano a tratti panoramici, ove si individuano i coni ottici più significativi. Secondo le informazioni desunte dalla tavola, la variante esistente (e, conseguentemente, l'ampliamento in progetto) attraversa un territorio "privo di valori percettivi significativi";

valutato infine:

- le esigenze dichiarate di potenziamento e di messa in sicurezza della variante S.S. 268, documentate per quanto ai flussi di traffico dalle indagini effettuate, la dichiarata funzionalità della direttrice in oggetto rispetto al piano di evacuazione dell'area vesuviana predisposto in considerazione dell'evento massimo atteso in caso di ripresa dell'attività eruttiva a medio-breve termine;
- la natura progettuale dell'intervento, consistente nel raddoppio in sede di una variante già esistente, nonché la limitata estensione chilometrica dell'intervento;
- l'entità relativamente ridotta degli impatti incrementali derivanti dalla realizzazione del progetto, sostanzialmente riconducibili all'occupazione della fascia di suolo posta in fregio all'attuale sezione stradale (lato nord) per un'ingombro pari alla sezione di ampliamento della stessa infrastruttura stradale, nonché le moderate variazioni dei livelli attesi di pressione sonora in fregio alla direttrice e l'opportunità di procedere, contestualmente alla realizzazione dell'ampliamento in progetto, ad una quanto meno parziale bonifica delle situazioni di più rilevante impatto già ora determinate dalla carreggiata esistente;

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 Campania del 1 dicembre 1998, pervenuta il 3 dicembre 1998, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- occorre fare valutazione riferita alla quantità di acque che vengono sversate nei fossi o nei laghi;
- occorre determinare la portata limite riferita agli alvei in cui si intende sversare le acque meteoriche;

- occorre individuare gli alvei in cui verranno incanalate le acque piovane. Alcuni alvei risultano intasati ed altri sono attualmente alvei-strade;
- occorre ridimensionare gli scatolari che sono probabilmente superiori, per l'attraversamento di fossi e di alvei;

CONSIDERATA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 agosto 1998, pervenuta in data 24 agosto 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- nel territorio di S. Anastasia, ove è presente la Masseria Schioppa vincolata ai sensi della legge 1089/1939, per non alterare lo stato dei luoghi caratterizzato dalla presenza di un folto agrumeto, è stata apportata, su richiesta della Soprintendenza medesima, una modifica al progetto, che prevede il raddoppio della statale sul lato opposto alla suddetta masseria;
- la scelta tipologica dei pannelli fonoassorbenti, da sottoporsi comunque all'esame e alle valutazioni della detta Soprintendenza, sia compatibile con le valenze paesaggistiche dei luoghi e con l'esigenza di tutela dei punti di vista panoramici;
- si devono eseguire indagini preliminari, mediante carotaggi non distruttivi di tipo geoarcheologico, e a scavi archeologici, il cui onere dovrà essere a carico dell'Ente proponente;
- i lavori di scavo dovranno essere eseguiti dagli archeologici della Soprintendenza, i quali stabiliranno, se necessario, l'esecuzione di saggi tesi ad una migliore conoscenza della stratigrafia del terreno e finalizzati a possibili ritrovamenti;
- l'inizio dei lavori dovrà essere preventivamente comunicato e/o concordato con i responsabili di zona della Soprintendenza;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti dell'art. 6, comma 4, della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al raddoppio della variante alla S.S. 268 2° lotto tratto Cercola-Torre Annunziata da realizzarsi nei Comuni di Cercola-Pollena Trocchia, S. Anastasia-Somma Vesuviana, Ottaviano (NA), presentato dall'ANAS Compartimento della Campania, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) per quanto riguarda la progettazione esecutiva degli interventi di mitigazione dell'impatto acustico, questa dovrà essere conseguente alla predisposizione di adeguati supporti analitici e previsionali che consentano di valutare compiutamente l'entità dell'impatto *ante* e *post operam* e l'efficacia degli interventi proposti.

In particolare, dovranno essere individuate e caratterizzate le sezioni critiche, ovvero quelle sezioni in corrispondenza delle quali la presenza di recettori sensibili in fregio alla infrastruttura consente di prevedere un impatto significativo, sia con riferimento alla situazione *ante operam* che, più generalmente, alle vigenti normative di settore.

Tali sezioni saranno documentate, anche con opportuni elaborati progettuali (planimetrie e sezioni), in ordine alla previsione degli impatti, alla quantificazione dei recettori potenzialmente

MM
AR



Il Ministro dell' Ambiente

coinvolti, ai criteri di dimensionamento e progettazione degli interventi di mitigazione. La progettazione degli interventi di mitigazione dovrà essere riferita al livello esecutivo, comprendendo i capitolati per la fornitura e la posa in opera delle barriere fonoassorbenti.

In linea generale, il dimensionamento e la localizzazione degli interventi di mitigazione acustica dovrà soddisfare il criterio del contenimento degli impatti incrementali determinati dal progetto al minimo livello possibile; nondimeno, in presenza di condizioni di particolare rilevanza in ordine alla presenza di recettori sensibili (edifici residenziali) la progettazione degli interventi dovrà porsi l'obiettivo di risanare le condizioni di criticità già oggi determinate dalla presenza della strada, assumendo a riferimento i valori limite indicati dal D.P.C.M. 23 novembre 1997; in questo senso, sarà opportuno non limitare gli interventi al solo lato della attuale sede soggetto ad ampliamento, ma piuttosto ottimizzare le risorse necessarie in una logica di massimizzazione dei benefici attesi a fronte degli interventi stessi;

b) per quanto concerne le opere di inserimento ambientale del progetto, queste dovranno essere opportunamente dimensionate in considerazione della specificità degli ambiti coinvolti dal tracciato di progetto (agricoltura con significativa presenza di vigneti e frutteti), nonché della rilevanza paesaggistica del territorio interessato, che pur presentando numerosi ed evidenti elementi di degrado, resta pur sempre caratterizzato dalla inconfondibile presenza del monte Somma, le cui pendici (comprese nel perimetro del Parco Nazionale Somma-Vesuvio), a monte della fascia urbanizzata dei comuni circumvesuviani, rappresentano elemento dominante nella percezione visuale dall'intera direttrice in variante alla S.S. 268.

Anche in questo caso è dunque opportuno articolare gli interventi in relazione al duplice obiettivo di ottimizzazione del progetto di ampliamento e di riqualificazione - ove possibile - della parte di infrastruttura già esistente.

Il progetto esecutivo delle opere a verde, per la cui redazione si rimanda alle "Linee guida" pubblicate da questo Ministero, dovrà dunque comprendere gli interventi di piantagione in fregio all'infrastruttura, che ne dovranno garantire un armonico inserimento nel paesaggio, adottando essenze autoctone. I criteri generali di intervento consisteranno nel sottolineare il percorso come segno riconoscibile di organizzazione del territorio, garantendo condizioni di sicurezza all'utente e la permanenza di frequenti con visuali in direzione del complesso Somma Vesuvio.

In particolare, dovranno essere progettati i seguenti interventi, per i quali dovrà ovviamente essere prevista l'adeguata copertura finanziaria:

- l'eliminazione, ove possibile, dei manufatti in cemento che attualmente delimitano la sede stradale nei tratti in trincea. Tale sostituzione, comunque prevista per le scarpate che delimitano la sezione ampliata (lato a valle) dovrà essere attuata anche sul lato a monte, quanto meno laddove i manufatti da eliminare non rivestano funzioni di contenimento della spinta dei terreni non altrimenti sostenibili;

- la sistemazione a verde delle scarpate, nei tratti in trincea e in rilevato, ove possibile su entrambe i lati dell'infrastruttura ed in ogni caso sul lato nord oggetto dell'intervento di ampliamento. Le scarpate in rilevato e in trincea non dovranno di norma superare i 35° di pendenza. Sui substrati minerali sciolti delle scarpate dovrà essere riportato uno strato di terreno vegetale in eventuale abbinamento con stuoie organiche antierosive, idrosemina e messa a dimora di arbusti autoctoni. Al fine di creare un effetto di grossa siepe naturaliforme ai bordi della strada, le specie arbustive dovranno essere disposte a mosaico. Per assicurare l'attecchimento delle piante dovrà essere garantita l'irrigazione di soccorso per almeno due cicli vegetativi;

- la sistemazione a verde degli svincoli;

Handwritten signature

- il trapianto o la sostituzione dei pini abbattuti con esemplari di grosse dimensioni e pronto effetto;
- c) dovranno essere ottemperate le prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Campania ove non ricomprese nelle precedenti;
- d) il progetto esecutivo, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere sottoposto alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni da parte del Servizio V.I.A. del Ministero dell'Ambiente;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento della Campania, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Campania, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li **17 MAR. 1989**

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



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

