



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 relativo alla S.S. 77 Val di Chienti, lavori di completamento della variante nel tratto Sfercia Muccia (bivio Maddalena) da realizzarsi nei Comune di Macerata, Tolentino, Camerino e Muccia (MC) presentata dall'ANAS, Compartimento della viabilità delle Marche, con sede in via Isonzo 15, 60124 Ancona, in data 22 maggio 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dall'ANAS Compartimento della viabilità delle Marche in data 22 febbraio 1999;

VISTE le modifiche di tracciato che hanno determinato un progetto sostanzialmente diverso;

VISTA la nuova pubblicazione effettuata dall'ANAS in data 13 settembre 1999;

VISTA la nota n. 293 della Regione Marche del 10 febbraio 2000, pervenuta il 18 febbraio 2000, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/407/3397 del Ministero per i beni e le attività culturali del 15 febbraio 2000, pervenuta in data 15 febbraio 2000, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 351 formulato in data 10 febbraio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità delle Marche;



La presente copia fotostatica Com-
posta di N. 4 fogli è conforme
al suo originale.

Roma, li 10/8/00

DR



CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto per il completamento della variante nel tratto Sfercia-Muccia (bivio Maddalena) relativo alla S.S. 77 Val di Chienti;

osservato che:

- la attuale S.S. 77 collega la città di Foligno con la città di Macerata con un tracciato che corre nel fondovalle della Val di Chienti costeggiando il fiume Chienti;
- nell'ambito della tratta Sfercia – bivio La Maddalena, il progetto in esame prevede la realizzazione di una variante a 4 corsie che si sviluppa a mezzacosta su un lato della valle con un tratto in galleria corrispondente all'abitato di Polverina;
- l'intervento in progetto costituisce il prolungamento della Superstrada che origina allo svincolo Civitanova-Marche sull'A14 e che arriva attualmente fino al nodo provvisorio di innesto con l'attuale tracciato della S.S. 77 per proseguire verso la S.S. 209 (Valnerina) e verso Colfiorito ed eventualmente allacciarsi con la prevista Pedemontana S.S. 256, attualmente in corso di studio;
- l'opera rappresenta pertanto un lotto funzionale del collegamento interregionale tra le Marche e l'Umbria che origina ad Est sulla costa Adriatica, procede verso Ovest, connettendo (con tracciato di tipo autostradale già realizzato) le aree di Macerata, Tolentino e Camerino, e prosegue (attraverso l'adeguamento del tratto in progetto) fino a Muccia in prossimità del bivio con la S.S. 209;

considerato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

- la S.S. 77 risulta classificata come Strada Statale a grande comunicazione nel Piano Decennale per la Viabilità (DM del 20/7/1983 di attuazione della L.531/82);
- la S.S. 77 è stata inserita, nel Piano Decennale di Viabilità 1984/1993 tra gli itinerari di grande comunicazione da sottoporre a completamento e ammodernamento. Tale programma, che prevedeva l'adeguamento a 4 corsie del tratto Muccia-Caccamo, è stato suddiviso in 6 lotti di cui oggi risultano realizzati il 1° e il 2° lotto (Svincolo di Camerino-Vialdea) che costituiscono il collegamento tra lo svincolo di Camerino e l'uscita di Civitanova Marche sull'A14. L'opera oggetto di valutazione riguarda il 3°, il 4° e il 5° lotto;
- nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Marche, approvato il 3/10/1994, la S.S. 77 è considerata tra gli interventi di interesse interregionale e nazionale da attuare nell'area;
- nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Umbria (approvato nel Febbraio 1990) la S.S. 77 è classificata come strada primaria di interesse interregionale e regionale;
- nel programma triennale degli investimenti 1997-1999 dell'ANAS il tratto Sfercia-Collesentino (3° lotto e parte del 4° lotto) risulta finanziato per un importo complessivo pari a 55 miliardi di Lire. Nell'Intesa Istituzionale tra Stato e Regione Marche, stipulata il 7/5/1999, è previsto il finanziamento di 113 miliardi per il tratto Sfercia-Muccia;

per quanto riguarda i profili progettuali:

- il tratto di strada in progetto è del tipo III delle norme CNR su strade extraurbane con spartitraffico aumentato a 2 m;
- la lunghezza totale dell'intervento è di 6,3 km; il tracciato ha inizio dallo svincolo di Camerino(dove finisce il tratto già ampliato della S.S. 77) e termina a circa 2 km ad est dell'abitato di Muccia ricongiungendosi alla attuale sede della S.S. 77 (in attesa della definizione del tracciato di proseguimento verso Colfiorito);



Al Ministro dell' Ambiente

- il tracciato si sviluppa lungo la valle del fiume Chienti costeggiando il Lago di Polverina e rimanendo in sponda sinistra della valle. Nella prima parte, il tracciato attraversa due volte il fiume Chienti in viadotto;
- le opere d'arte maggiori comprendono 2 cavalcavia dello svincolo di Camerino, 6 viadotti, 2 gallerie naturali (di 700 e 450 m), 4 gallerie artificiali (tra i 110 e i 200 m), svincolo a rotatoria con la sede attuale della S.S. 77;
- sono previste 4 aree di cantiere direttamente collegate con l'attuale sede della S.S. 77 e ubicate in prossimità di una cava e di terreni incolti; sono stati individuati 4 siti di cava situati nella Provincia di Macerata a una distanza compresa entro i 35 km dal sito;
- le quantità complessive da movimentare sono: scavi 603.900m³, recupero per riporti 432.800 m³ (di cui 234.000 utilizzati e 198.000 a deposito), recupero per rilevati 127.000 m³, materiale di scarto 44.100m³, rilevati 264.100 m³ (di cui 127.000 riutilizzati e 137.100 da cava);

per quanto riguarda i profili ambientali:

- la Valle del Chienti, situata nell'Appennino Centrale, corre da Ovest verso Est fiancheggiata a Nord da rilievi mediamente acclivi che terminano nella piana alluvionale di fondovalle; a Sud si apre a conca verso la dorsale dei Sibillini con una serie di dolci declivi e incisioni torrentizie. Alle falde del Monte Fiungo la piana si stringe in una stretta gola di rilevante valore paesaggistico;
- il corso del fiume Chienti nella piana alluvionale è piuttosto articolato con numerosi meandri ed anse; al centro della piana è presente l'invaso artificiale del Lago di Polverina realizzato nel 1956 dall'ENEL. La zona umida prossima al lago è stata recentemente dichiarata Oasi di Protezione Faunistica;
- dal punto di vista geologico l'area ricade nel Bacino di Camerino con una stratigrafia tipica della successione Umbro-Marchigiana dove affiorano le formazioni che vanno dai calcari e calcari marnosi della Scaglia Rossa (Cretaceo-Paleocene) alle arenarie e peliti (Messiniano). Il territorio è interessato da numerosi fenomeni franosi ed è a rischio sismico elevato;
- la bassa densità antropica e la modesta infrastrutturazione dell'area hanno permesso la conservazione di diverse unità ecosistemiche relativamente ben conservate anche se comunque soggette a pressione antropica. Sui fianchi della valle sono ancora presenti ampie formazioni boschive dominate dalla Roverella, soggette a ceduzione. Lungo il corso del fiume Chienti è presente una consistente vegetazione ripariale con pioppi e salici, in parte alterata dalle attività agricole. Le sponde del Lago di Polverina costituiscono una vasta zona umida con specie igrofile in espansione che ospita una ricca avifauna tipica degli ambienti palustri;
- nella piana sono presenti edifici di interesse storico-architettonico: la chiesa romanica di Pontelatrave con attiguo convento francescano, la Villa la Maddalena e il Castello di Beldiletto. In prossimità dell'abitato di Polverina e in località Maddalena di Muccia sono presenti due zone di interesse archeologico;

valutato che:

- l'opera interessa aree soggette ad elevato rischio sismico e lungo il tracciato sono in atto numerosi movimenti franosi. Si ritengono pertanto necessari specifici rilievi geologici, come indicato nel parere della Regione Marche, e l'adozione di misure cautelative durante l'esecuzione dei lavori;
- gli impatti principali sono ascrivibili alle interferenze del tracciato con le acque superficiali e sotterranee, alle interferenze con l'articolato ecosistema fluviale del fiume Chienti e con la vegetazione boschiva in corrispondenza degli imbocchi e uscite delle gallerie, alle emissioni di rumore in corrispondenza dei recettori sensibili, all'ingombro territoriale e paesaggistico nella stretta valle;



- questi impatti possono essere contenuti mediante l'adozione delle opere di mitigazione descritte nello Studio di impatto ambientale ed allegati, che comprendono interventi di semina, stabilizzazione e consolidamento nei tratti che precedono gli imbocchi delle gallerie, scarpate con terre verdi rinforzate, messa a dimora di specie autoctone su terreni di riempimento e riporto, barriere antirumore con pannelli fonoisolanti e barriere vegetali in terra, vasche di sicurezza nei tratti stradali caratterizzati da terreni permeabili e falde poco profonde;
- le modifiche apportate al nuovo tracciato di progetto hanno già consentito una consistente riduzione degli impatti ambientali e paesaggistici. Rispetto al progetto originariamente presentato sono stati ridotti gli attraversamenti del fiume Chienti (da 5 a 2); il tracciato rimane sulla stessa sponda della valle e risulta, pertanto, più corto di circa 1 km; non attraversa in viadotto la zona umida del Lago di Polverina e si allontana dai complessi monumentali di valore artistico e storico. E' stato, inoltre, eliminato l'imponente svincolo finale di innesto sulla S.S. 209, che avrebbe determinato le scelte future di proseguimento del tracciato ancora in via di definizione;

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 n. 293 della Regione Marche del 10 febbraio 2000, pervenuta il 18 febbraio 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *si dovrebbe effettuare un rilevamento geologico e geomorfologico di dettaglio con sondaggi, eventuali prospezioni geofisiche e prove geotecniche relativo al versante sopra il tracciato;*
- 2) *potrà essere approfondito tratto per tratto dell'interazione tra il tracciato e il piede del pendio, qualora il tracciato risultasse fattibile dalle indagini geologiche;*
- 3) *sugli elaborati degli scavi e riporti in scala 1:4000 e relative sezioni dovranno essere rappresentate le caratteristiche geologiche e stratigrafiche;*
- 4) *dovranno essere previste opere di deflusso idraulico, risanamento idrogeologico e rimboschimento a monte del tracciato stesso;*
- 5) *relativamente al movimento franoso per cui è stato previsto il muro di sostegno a seguito dello studio di dettagli si dovrebbero probabilmente individuare quegli interventi idraulici idrogeologici e di rimboschimento migliorativi rispetto all'attuale instabilità.*

La stessa progettazione del tracciato potrà essere migliorata al fine di aumentare la stabilità complessiva di tutto il versante garantendo sia opere di deflusso che opere di maggiore stabilizzazione appesantendo ad esempio il piede del versante, cercando nello stesso tempo di non asportare terreni al piede dello stesso con particolare riferimento alle zone franose e alle coltri eluviocolluviali;

interventi scarpate rilevati e viadotti:

scarpate e rilevati:

- *previa verifica di stabilità geomorfologica e di tutte le opere necessarie allo smaltimento delle acque reflue sia superficiali che profonde, le scarpate delle sedi stradali che risultano in parte in trincea e/o in parte in rilevato, dovranno avere, in ragione della loro conformazione, soluzioni*



Al Ministro dell'Ambiente

diversificate al fine di un loro inserimento morfologico nel contesto ambientale. L'intervento deve essere mirato all'inserimento di opportune essenze arboree tipiche dei luoghi di media altezza (da concordarsi con il competente Corpo Forestale dello Stato) al fine di realizzare una discontinuità visiva del verde in modo di omogeneizzare i luoghi dell'intervento con i circostanti. Quanto sopra dovrà eliminare l'intervento tipico nei luoghi dove vengono realizzate scarpate o rilevati in cui la bassa vegetazione e la totale mancanza di questo collegamento con il contorno rende sempre visibile l'intervento dell'uomo. Quanto sopra tenuto conto della stabilità del versante nonché della visibilità e della sicurezza stradale. Oltre all'intervento sulle piantumazioni, per ridurre l'impatto visivo sulle scarpate o sui rilevati che vengono eseguiti di norma in modo lineare, è necessario che le scarpate e i rilevati siano progettati in modo da tenere conto dell'andamento naturale delle curve di livello che verranno raccordate al fine di eliminare gli impatti e ricostruendo, quello che era il profilo del terreno ante operam;

viadotti:

- le opere strutturali relative ai viadotti dovranno essere realizzate, tenuto conto della sismicità dei luoghi e della particolare situazione geomorfologica, con strutture orizzontali e verticali limitate nelle dimensioni al fine di ottenere una minore visibilità dell'opera nel contesto ambientale ed ottenendo nel contempo, mediante l'utilizzo di materiali che consentano tale minore impatto, che il manufatto realizzato abbia una sua valenza architettonica;
 - la realizzazione dell'opera non investe complessi di vegetazione di particolare interesse. Qualora ciò avvenga preventivamente, dovrà essere acquisito il parere da parte della Comunità Montana competente sul territorio;
 - in considerazione che l'opera interessa anche zone soggette a vincolo idrogeologico ai sensi della RDL 3267/23, in sede di progetto esecutivo dovranno essere limitati al minimo gli scavi e i rilevati, specificando i siti ove verranno depositati i materiali provenienti dagli scavi e vengano salvaguardate le formazioni forestali presenti, in particolare all'imbocco e all'uscita delle gallerie ove sono presenti boschi cedui di roverella e un bosco artificiale di conifere all'uscita della galleria di Pontelatrate.
- Inoltre dovrà essere redatto uno specifico elaborato di dettaglio che illustri i ripristini vegetazionali da realizzare per il rinverdimento delle scarpate in scavo e in rilevato da sottoporre ad esame del Corpo Forestale competente ai sensi delle disposizioni vigenti;
- in sede di progettazione dovrà essere acquisito il parere preventivo per le valutazioni di competenza anche ai fini idraulici del Servizio Decentrato OO.PP. competente per territorio;
 - dovranno essere indicati i luoghi e il riutilizzo del materiale di risultanza proveniente dall'esecuzione dei tratti in galleria, nonché le eventuali infrastrutture provvisorie di cantiere;
 - in fase di realizzazione di viadotti dovrà essere prestata particolare cura al posizionamento dei piloni che dovranno per quanto tecnicamente possibile essere all'esterno dell'alveo del corso d'acqua, nonché dovrà essere salvaguardato il più possibile e comunque essere ricostituita la continuità floristica ripariale con essenze arbustive ed arboree autoctone;
 - dovrà essere approfondito lo studio relativamente allo svincolo posto sul tratto finale del tracciato di collegamento per Muccia;
 - in sede di progetto esecutivo, sulla base del quadro di riferimento ambientale del PTC, vengano poste in essere le modificazioni e/o le integrazioni necessarie ad una più efficace tutela e valorizzazione delle risorse storiche, naturali e territoriali interessate dall'opera stessa, come richiesto anche nei pareri della Sovrintendenza Archeologica Marche, del Corpo Forestale, del Servizio Urbanistica della Regione, che si condividono;



CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/3397/2000, del 15 febbraio 2000, pervenuto in data del 15 febbraio 2000, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

La Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici per le Marche, con nota del 3 febbraio 2000 prot. 1894, pervenuta alla scrivente il 9 febbraio 2000 con prot. ST/407/3013, trasmetteva il parere favorevole alle opere di progetto con la prescrizione che il tracciato non interagisse con il vincolo monumentale ai sensi art. 2, 3 e 21 ex legge 1089/39 D.M. 6/6/1978 e D.M. 11/7/1978, gravante sulla Villa Maddalena di proprietà Ceccaroni-Morotti-Cambi.

In Particolare, la Soprintendenza citata precisava che la Villa "è ubicata in prossimità dell'abitato Muccia sulla sponda sinistra del fiume Chienti(nord) e che il vincolo ai sensi dell'art. 21 legge 1089 è perimetrato dalla attuale strada provinciale. Detto perimetro dovrà costituire il limite a monte dei lavori per l'adeguamento della viabilità nel tratto considerato".

Al riguardo la Soprintendenza Archeologica delle Marche, con nota del 14 ottobre 1999 prot. n. 13021, pervenuta alla scrivente in data 2 novembre 1999 prot. ST/407/26308, comunicava le proprie valutazioni favorevoli allo studio di impatto ambientale relativo alla realizzazione del progetto a condizione che " tutti i lavori che comportino scavi e sterri siano accompagnati da un'adeguata assistenza archeologica, i cui obblighi finanziari dovranno essere a carico del richiedente e che dovrà operare sotto la Direzione Scientifica della stessa Soprintendenza".

preso atto che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, in merito alla compatibilità ambientale dell'opera indicata che si riportano sinteticamente di seguito: Cooperativa Monti Sibillini e Associazione Green Pieve di Povegliana; entrambe le osservazioni hanno fatto presente che il tracciato attraversa l'oasi faunistica di Polverina, due complessi monumentali di notevole valore storico/artistico (il Castello di Beldiletto e la Chiesa romanica del SS. Crocefisso di Pontelatrave), il Parco Nazionale dei Monti Sibillini, e richiedono la realizzazione della strada a monte con tratti in galleria al fine di tutelare il territorio;

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 S.S. 77 Val di Chienti, lavori di completamento della variante nel tratto Sfercia-Muccia (bivio Maddalena) da realizzarsi in Comune di Macerata, Tolentino, Camerino e Muccia (MC) presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità delle Marche **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) fatte salve ulteriori valutazioni delle autorità competenti in materia di rischio sismico e rischio idrogeologico, i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotto e dei ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseformi di calcestruzzo, dalle installazioni logistiche di cantiere. Dovrà essere quindi predisposta la raccolta e la depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo. Le aree di sosta

GB AR



Il Ministro dell'Ambiente

delle macchine operatrici e degli automezzi di cantiere dovranno essere impermeabilizzate e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia. Le perforazioni di rocce molto permeabili in cui sia accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti. La perforazione delle gallerie dovrà essere effettuata utilizzando tecniche che prevedano l'impermeabilizzazione del foro contestualmente allo scavo. I getti in calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento ed isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;

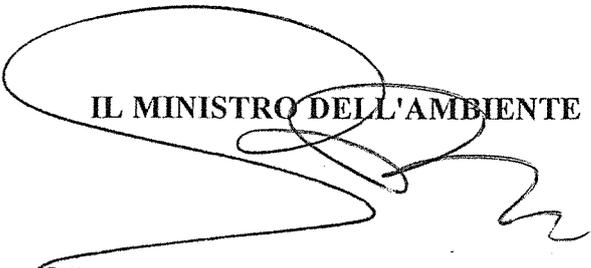
- b) il progetto deve recepire integralmente le prescrizioni della Regione Marche (riportate nelle premesse e tutte le indicazioni contenute nello studio di impatto relative agli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale comprese quelle descritte nella relazione integrativa del Novembre 1999;
- c) per quanto riguarda le opere di mitigazione e di ingegneria naturalistica si deve far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per Capitolati Speciali per Interventi di Ingegneria Naturalistica e Lavori di Opere a Verde" del Settembre 1997. L'applicazione delle tecniche di stabilizzazione e consolidamento di ingegneria naturalistica dovrà essere estesa, per quanto possibile, anche ai versanti interessati dai fenomeni franosi inclusi quelli non strettamente di pertinenza stradale;
- d) le vasche di sicurezza devono essere realizzate in particolare in corrispondenza dei recettori sensibili quali Lago di Polverina e gli attraversamenti del fiume Chienti. Esse devono essere collegate con il sistema di raccolta e drenaggio delle acque di piattaforma stradale e avere funzioni di sedimentazione, disoleazione e stoccaggio provvisorio di sversamenti accidentali di liquidi inquinanti sulla piattaforma;
- e) le barriere antirumore previste in corrispondenza dei recettori sensibili dovranno essere realizzate, ove possibile, con terrapieni compressi. In alternativa potranno essere costituite da barriere vegetative o pannelli fonoassorbenti. In corrispondenza dei recettori sensibili individuati dallo studio, si dovrà conseguire l'obiettivo del non superamento dei 65 dB(A) come Leq. diurno e 55 dB(A) Leq. notturno come valori limiti assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura stradale. In fase di esercizio si dovrà pertanto prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei recettori individuati dal SIA, finalizzato a verificare l'affidabilità delle previsioni modellistiche che hanno portato a dimensionare gli interventi di mitigazione. Nel caso si verificassero sensibili scostamenti fra i valori rilevati e quelli stimati, dovranno essere predisposti specifici interventi di adeguamento delle mitigazioni;
- f) il materiale di risulta in esubero dovrà essere utilizzato per ripristini ambientali di aree degradate incluse cave abbandonate da recuperare agli usi agricoli e forestali;
- g) l'attuale Strada Statale 77 dovrà essere adeguata alle nuove funzioni locali che comprendano anche la fruizione dell'Oasi Faunistica di Polverina inserendo, ove possibile, quinte arboree di mascheramento rispetto alla Superstrada;
- h) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, le prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;
- i) le prescrizioni sopra elencate andranno sottoposte a verifica di ottemperanza da parte della Regione Marche e del Ministero per i beni e le attività culturali;



DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento della viabilità delle Marche, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Marche, 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 27 AGO 1988


IL MINISTRO DELL'AMBIENTE


IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI