



Roma, 13. 07. 2005

*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio*

**Commissione Speciale di Valutazione  
dell'Impatto Ambientale**

ANAS S.p.A. Direzione Generale  
Via Monzambano, 10  
00185 ROMA  
Fax 06-44462560

Protocollo N.: CSVIA/2005/359

Pratica N.: CSVIA-VP/2005/0008

Rif. Mittente .....  
- protocollo n. ....  
- del .....  
- pratica .....

e p.c. Direzione Generale per la  
Salvaguardia Ambientale  
Divisione III  
c.a. Dott. Raffaele Ventresca  
SEDE

**OGGETTO: Progetto "Itinerario Palermo - Agrigento: tratto Palermo - Lercara - Adeguamento a quattro corsie della S.S. 121 dal km 253+000 al km 204+520 e della S.S. 189 dal km 0+000 al km 9+000; con variante di Marineo della S.S. 118 dal km 0+000 al km 10+700" - Proponente: A.N.A.S. S.p.A. - Richiesta di integrazioni**

Con la presente si comunica che il Gruppo Istruttore, composto dalla Prof.ssa Ing. Monica Pasca, dall'Ing. Pier Lodovico Rupi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, a seguito dell'esame del progetto e dello Studio di Impatto Ambientale prodotti dal Proponente, e delle risultanze dell'incontro avuto con i suoi rappresentanti presso questo Ministero il 15 giugno 2005 e nel corso del sopralluogo svolto in data 4 luglio 2005, ha ravvisato la necessità di richiedere le integrazioni articolate nei punti di seguito riportati.

*Argomenti di carattere generale*

1. Definiti gli scenari di previsione, esaminando anche l'esclusione del by pass di Marineo, e in relazione al periodo di esercizio atteso e ai relativi dati di traffico assicurare la coerenza complessiva degli input con particolare riferimento alla analisi costi benefici nonché alle previsioni di impatto sulle componenti atmosfera, rumore e vibrazioni. Estendere il campo di indagine includendo la S.S. 121 con particolare riferimento al tratto compreso tra la A19 e la località Bolognetta.

*Quadro di Riferimento Programmatico*

2. Specificare lo stato di attuazione ed il rapporto di coerenza delle indicazioni progettuali e di impatto ambientale con il Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo e aereo, approvato con Delib.GR n. 367/04 ed Piano Forestale Regionale Sicilia (novembre 2004).

3. Approfondire le relazioni tra le previsioni dei piani descritti (con particolare riferimento al Patto Territoriale Palermo, al Patto Territoriale di Bagheria e al Patto Territoriale per l'occupazione dell'Alto Belice Corleonese), specificandone lo stato di attuazione ed i rapporti di coerenza indicando se in tali piani siano previste indicazioni infrastrutturali e come le previsioni dei diversi Patti Territoriali siano confluite nei diversi PIT, ivi compreso quello della Valle del Torto e dei Feudi. Verificare inoltre la coerenza con eventuali ulteriori piani, o studi di fattibilità, di tipo trasportistico di livello provinciale.
4. Considerato che l'ammodernamento della S.S. 118, nel tratto da Bolognetta sino al km 10+700, non è esplicitamente citato nella Delibera CIPE n. 121/2001 chiarire le considerazioni, anche di carattere trasportistico, che hanno portato il Proponente a sostenere l'inclusione di tale tratto nell'*Asse Palermo – Agrigento*.  
 Dettagliare lo stato dell'iter amministrativo della progettazione e realizzazione per la sistemazione / ammodernamento della S.S. 118 nell'intero tratto Marineo – Corleone, riportando previsioni realistiche della sua attuazione, evidenziando eventuali problematiche presenti. Cartografare a scala adeguata il tracciato complessivo, con particolare riferimento al lotto adiacente all'opera in progetto (traffico e alternative di area vasta).

#### *Quadro di Riferimento Progettuale*

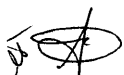
5. Il progetto proposto realizza soltanto una parte dell'intervento sull'itinerario Palermo – Agrigento previsto dalla pianificazione di settore e dalla stessa Delibera CIPE del 21.12.2001 e presenta risultati sostanzialmente negativi dell'analisi benefici/costi. Si chiede pertanto di motivare la scelta dell'opera attraverso una valutazione complessiva degli interventi sull'intero itinerario Palermo – Agrigento che consideri, oltre alla soluzione proposta, (integrata con gli eventuali interventi sul tratto Lercara Friddi – Agrigento), ulteriori alternative progettuali, per i diversi segmenti dell'intero tracciato, configurate in rapporto alle esigenze derivanti dal volume e dalle caratteristiche del traffico previsto e dai vincoli ambientali, assumendo anche diverse classi di infrastruttura ai sensi del DM 5.11.2001 e/o diverse velocità di progetto.
6. Con riferimento allo studio trasportistico sviluppato, si richiede che venga presentata una rappresentazione di riferimento della rete e della zonizzazione utilizzata, alla quale dovranno fare riferimento tutte le informazioni che verranno fornite, sia quelle in forma grafica che di testo o tabellare.
7. Valutare gli effetti sugli scenari di traffico della prevista realizzazione/ adeguamento del collegamento ferroviario *Linea Palermo – Agrigento*.
8. Nelle valutazioni dei diversi scenari di traffico, valutare l'influenza dell'*Adeguamento SS 514 e 194 (Agrigento – Caltanissetta)* anche noto quale Collegamento Agrigento – Caltanissetta A-19, previsto alla Delibera CIPE n. 121/2001 ed in fase di valutazione quale progetto definitivo su richiesta del medesimo Ente proponente; chiarire i motivi per cui nella tabella degli Itinerari Legge Obiettivo viene riportato esclusivamente il tratto Palermo – innesto

S.S.189 (bivio Manganaro) dell'itinerario Palermo – Agrigento e completare tale tabella anche con le informazioni relative all'itinerario Agrigento – Caltanissetta.

9. Indicare, anche mediante modelli di tipo locale che tengano conto dello specifico assetto della viabilità di connessione e delle caratteristiche della domanda di mobilità (locale, di medio raggio, di trasferimento PA – AG), come si distribuisce il traffico fra la attuale PA – AG e la nuova strada proposta, con specifica attenzione nel tratto metropolitano di Palermo (utenti pendolari di Misilmeri, Bolognetta, Marineo) tenuto conto che il nuovo tracciato è raggiungibile mediante percorsi locali non agevoli e si innesta sull'autostrada A 19 in un tratto congestionato nelle ore di punta, mentre l'attuale itinerario della SS n. 121 si innesta alla fine dell'autostrada (Villabate), dopo il tratto congestionato. Dovranno essere evidenziate le funzioni d'arco utilizzate, il valore del tempo all'equilibrio e la percentuale dei flussi sui diversi itinerari.
10. Esplicitare la metodologia di previsione dei flussi, completa di tutti i parametri utilizzati e dei loro valori. Chiarire l'entità, l'origine e la destinazione dei flussi che interessano l'infrastruttura, in particolare quelli relativi al territorio attraversato. Si esplicitino le modalità secondo le quali eventuali relazioni valide per la Gran Bretagna sono state applicate al caso della Sicilia.
11. Eliminare le incongruenze tra dati, che in diversi punti dello studio assumono valori incompatibili o diversi per lo stesso dato, quale ad es. il flusso dell'ora di punta della mattina nel 2020 (tab. 3.11 della Relazione trasportistica, tab. 5 e mappa della Carta dei livelli di servizio).
12. Anche con riferimento a quanto evidenziato al precedente punto 5, si richiede che nella analisi costi benefici vengano considerate alternative progettuali sostanziali, in particolare che esplorino le seguenti ipotesi progettuali, sia isolate che in opportune combinazioni:
  - l'intero percorso, invece che una parte;
  - una categoria più bassa rispetto alla B sull'intero percorso o su parti di esso;
  - velocità di progetto più bassa, ovunque o in tratti particolari.

Fra le alternative da considerare dovranno essere comprese quelle che realizzano la massima quota di utilizzo della sede stradale dell'attuale itinerario.

Ai fini delle suddette analisi la situazione "senza intervento" dovrà considerare come non esistente il by pass di Marineo, mentre sarebbe prudenziale considerare esistente il collegamento Agrigento – Caltanissetta A-19, previsto alla Delibera CIPE n. 121/2001.
13. Sempre con riferimento all'analisi B/C dovranno essere considerati costi e benefici (compresi i costi della incidentalità, dal momento che nell'alternativa proposta non sono previsti interventi atti a ridurre gli attuali elementi di pericolosità) riferiti alla quota di traffico che continuerà ad utilizzare l'itinerario esistente. Considerare anche i costi e i benefici ambientali.



14. Dare evidenza del perché i benefici dovuti al risparmio dei tempi di percorrenza ed ai costi operativi siano così marcatamente differenti tra le diverse alternative nonostante i tempi stessi siano sostanzialmente analoghi (es. alternativa 1 e alternativa 4).
15. Per quanto riguarda l'analisi costi benefici considerare l'intero importo d'investimento quale evidenziato al quadro economico riepilogativo di progetto.
16. Verificare che tutta la documentazione e le analisi di traffico e di analisi costi benefici siano coerenti alle abitudini, ai parametri ed alla normativa italiani nonché aggiornati temporalmente.
17. Verificare gli elaborati plano-altimetrici di progetto, ed alla base delle elaborazioni tematiche ambientali, alle diverse scale (1:5.000 - 1:10.000) eliminando le discrepanze presenti; analoga verifica è da effettuarsi sulle relazioni descrittive e tecniche (es. relazione generale pag. 44 e 83).
18. Fornire indicazioni più puntuali relativamente alle scelte effettuate per l'allargamento della banchina oltre i minimi di normativa in sostituzione di allargamenti in curva o riduzioni di velocità (sempre secondo le indicazioni di cui al D.M. 5.11.2001) localizzati dove necessario; analogamente si approfondiscano più puntualmente le distanze delle gallerie prevedibili alla luce delle indicazioni geologiche e geotecniche presentate, al fine di ridurre l'occupazione di suolo all'uscita delle stesse e la necessità di ricorrere a viadotti a carreggiate separate.
19. Anche con riferimento a quanto richiesto per le diverse componenti ambientali, valutare tipologia, dimensionamenti in direzione dell'asse stradale, possibilità di impalcato e pila unica in direzione trasversale per i viadotti e ponti previsti, rimuovendo alcuni vincoli geometrici dettati dall'utilizzo forzato delle quattro tipologie studiate strutturalmente e ricercando una maggiore aderenza con il territorio localmente attraversato (es. evitare, con variazioni a volte anche minimali, pile in corrispondenza di fossi, di manufatti esistenti, etc.)

Con specifico riferimento ad aspetti di carattere puntuale connessi alla soluzione progettuale proposta in valutazione (alternativa 1) si richiede inoltre quanto segue:

20. Fornire, in scala adeguata, alternative di minore impatto ambientale su problematiche locali quali, in particolare:
  - per lo svincolo 2 - Misilmeri dettagliare la connessione tra svincolo, centro urbano e S. S. 121 esistente, dettagliando le caratteristiche tecnico-funzionali della viabilità esistente, valutando la possibilità di varianti di tracciato che, anche alla luce delle analisi di traffico e programmatiche sopra richieste, migliorino l'utilizzo della viabilità prevista per le zone di Misilmeri e, ove possibile, Ficarazzi;
  - per lo svincolo 3 - Bolognetta sviluppare una soluzione alternativa che preveda una più stringente connessione con la S.S. 118, considerando in

particolare il tratto compreso tra la progressiva 11+800 e 14+700, anche prevedendone l'eventuale ricollocazione; con riferimento alla soluzione attuale approfondire l'analisi dei tratti in galleria previsti per le rampe;

- per i viadotti Braschi sviluppare varianti locali plano-altimetriche di tracciato al fine di ridurre le interferenze del tracciato con le preesistenze archeologiche (ponte romano) e naturali (aree a rischio di esondazione fiume Eleuterio), prediligendo un maggior utilizzo del tracciato della attuale S.S. 121 anche facendo ricorso laddove necessario ad opportuna viabilità secondaria;
  - per i viadotti Pianazzo 1 rivedere la soluzione progettuale per una maggiore coerenza della disposizione delle pile con il fiume Milicia evitando il rapporto diretto con il Ponte romano vincolato dalla Sovrintendenza BB.CC.;
  - per i viadotti Pianazzo 2, in cui si affiancano, in direzione Palermo, un viadotto con tecnologia in acciaio a sezione variabile e, in direzione Agrigento, un viadotto a cassoncini con pile di tipologie differenti, adottare per ciascun viadotto la medesima tecnologia costruttiva uniformandola anche con quella dei viadotti Pianazzo1;
  - per lo svincolo 7 - Roccapalumba sviluppare, anche facendo ricorso a varianti locali plano-altimetriche di tracciato, una soluzione più contenuta dal punto di vista territoriale, ambientale e paesaggistico ivi compresa la ricollocazione del cantiere operativo Sciloccara (C20) in una zona già interessata dal tracciato e dalle lavorazioni;
  - dal km 48+400 fino al termine sviluppare una soluzione tenendo conto dei manufatti da servire e riconfigurando gli svincoli esistenti, preferibilmente utilizzando una sola complanare con opportuni sottopassi, precisando in ogni caso i profili anche altimetrici della viabilità secondaria.
21. Ottimizzare l'organizzazione complessiva della canterizzazione riducendo il numero dei cantieri e ricollocando, così da avvicinarli alle aree impegnate dal tracciato dell'opera, in particolare, il Cantiere generale n.3 (C22), Cantiere operativo C26 Montagnola – Scanzano, Cantiere operativo Cippoduzza (C7).
- Riconfigurare con alternative a minor consumo di suolo, o di colture di pregio, e privilegiando aree già interessate da svincoli e opere d'arte i seguenti siti di cantiere: Cantiere generale n.1 (C1)Cantiere operativo Galleria Molinazzo A (C3), Cantiere operativo Fellamonica (C15).
22. Specificare le attività e l'organizzazione interna delle aree di cantiere, precisando inoltre:
- la stima della quantità di acqua da impiegare nei cantieri e la relativa fonte di approvvigionamento, indicando i ricettori di scarico e gli accorgimenti atti ad evitare effetti inquinanti sui recettori;
  - i provvedimenti di mitigazione da adottare;
  - gli interventi di recupero ambientale a fine lavori per le aree di cantiere e le piste di cantiere;

- il traffico generato indicando quello indotto dalla movimentazione dei materiali in smaltimento ed approvvigionamento.
23. Fornire la localizzazione, l'estensione, i volumi dei materiali previsti, i tempi e i modi di utilizzo e le movimentazioni di materiali relativamente alle aree di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo.
  24. Specificare la tempistica di utilizzo dei siti di deposito individuati anche in relazione alla loro effettiva disponibilità, approfondendo anche l'analisi dello stato di attuazione ed il relativo rapporto di coerenza con il Piano di Gestione dei Rifiuti, adottato con Ordinanza Commissariale n. 1166/02.
  25. Anche alla luce dei risultati di cui al precedente punto 9, individuare le opere puntuali necessarie ad un miglioramento della sicurezza stradale della attuale S.S. 121.
  26. Aggiornare il piano degli espropri alla luce delle ottimizzazioni di tracciato e puntuali possibili, mirando a ridurre, come tra l'altro inteso tra gli obiettivi del Proponente, l'interazione dell'opera con manufatti esistenti; date le superfici e volumetrie complessive di manufatti da espropriare individuati ripartire le stesse tra i territori comunali secondo la loro effettiva distribuzione evitando distribuzioni percentuali non giustificate.

#### *Quadro di Riferimento Ambientale*

27. Con riferimento alla componente atmosfera, caratterizzare l'area interessata dall'opera dal punto di vista meteorologico anche facendo ricorso a postazioni di misura mobili.
28. Approfondire gli aspetti relativi alla qualità dell'aria stimando la rispettiva dispersione dei principali inquinanti atmosferici (CO, NO<sub>x</sub>, PM10 e Benzene) e confrontare tali stime con i parametri del DM 2 aprile 2002, n°60. In tali valutazioni, considerare le concentrazioni di fondo non dovute alle sole emissioni dei veicoli; ciò ancor più nella valutazione dei valori in corrispondenza dei recettori sensibili.
29. Assicurare la coerenza dei dati di traffico adottati per la modellazione degli impatti sull'atmosfera con quanto previsto nelle elaborazioni di progetto, stimando le dispersioni con proiezioni al 2010, 2020 e al 2030; in particolare, nella valutazione post-operam considerare le sorgenti di inquinamento pre-esistenti ed in particolare gli effetti dovuti al traffico residuo sulla viabilità attuale (S.S. 121 e S.S. 189); nella determinazione degli scenari considerare la presenza, ovvero l'assenza, del "bypass di Marineo".
30. Fornire informazioni più dettagliate sul modello adottato e rielaborare le varie carte adottando tematizzazioni con intervalli e relative scale cromatiche tra loro coerenti ed immediatamente comparabili.

31. Valutare gli impatti sulla componente atmosfera anche in riferimento alla fase di cantiere ed individuare i relativi interventi di mitigazione.
32. Con riferimento alla componente ambiente idrico, integrare il SIA attraverso una descrizione più approfondita del regime idrico superficiale con:
- uno studio dettagliato degli elementi di vulnerabilità delle acque superficiali ante-operam e del sistema naturale attraversato;
  - la caratterizzazione degli usi attuali e potenziali e della qualità;
  - l'indicazione del carico inquinante attuale e post-operam;
  - completamento dello studio delle aree soggette ad esondazione con tempo di ritorno 300 anni; verificare in la discontinuità riscontrata nell'area dello svincolo di Vicari tra le prog. 31+900 e 32+700.
33. Approfondire gli interventi di regimazione dei corsi d'acqua previsti al di là dell'ottica di protezione del tracciato stradale e delle opere d'arte precisandone gli effetti sul regime idraulico e di falda anche con riferimento a quanto consentito dalla Autorità di Bacino competente. Verificare il posizionamento sulla cartografia presentate dell'area a rischio idraulico sita nei pressi dell'abitato di Vicari.
34. Analizzare con dettaglio adeguato le interazioni idrauliche e costruttive del viadotto Golia 2 con il torrente Azziriolo, verificando le perimetrazioni delle aree di esondazione rappresentate, disegnando un profilo del terreno realistico e coerente sulla base delle planimetrie fornite evidenziando attraversamenti, profilo del torrente, etc.; verificare inoltre il posizionamento delle pile in relazione ai corsi d'acqua presenti, prendendo in esame la possibilità di modulare le campate secondo le esigenze territoriali, ambientali e paesaggistiche.
35. Integrare il SIA con:
- uno studio dettagliato dell'interazione dell'opera con i deflussi idrici sotterranei e l'eventuale variazione del regime delle acque profonde ad essa imputabili, previa individuazione dei meccanismi di circolazione sotterranea della falda idrica anche nelle sue oscillazioni stagionali.
  - fornire indicazioni qualitative e quantitative delle sorgenti e pozzi individuati nell'area di influenza del tracciato valutando i possibili impatti su di essi, sia in fase di esercizio che in fase di cantiere, con particolare riferimento per quest'ultima ai possibili effetti drenanti delle gallerie e delle fondazioni profonde;
  - dettagliare le soluzioni adottate per evitare le interazioni con acque di falda in relazione alla realizzazione delle fondazioni su pali e pozzi;
  - un piano preventivo di intervento che limiti e minimizzi eventuali interferenze nel caso in cui, durante le fasi di scavo delle gallerie, si intercettino sistemi acquiferi introducendo misure di intervento urgente in caso di venute d'acqua analizzando le diverse ipotesi e conseguenti azioni di prevenzione e mitigazione.

36. Accanto alle tipologie costruttive, indicare la fasatura temporale degli scavi delle gallerie (unico fronte/doppio fronte) dettagliando di conseguenza i movimenti di terra previsti ed i relativi impatti sull'ambiente. Approfondire lo studio degli impatti in relazione alle notevoli dimensioni di scavo legati alle gallerie artificiali ed alle basse coperture dei primi tratti di molte gallerie.
37. Con riferimento alla componente suolo integrare il SIA attraverso uno studio di tipo pedologico più approfondito nonché il consumo di suolo con specifica cartografia disgiunta da quella dell'uso del suolo in scala adeguata (minimo 1:10.000).
38. Con riferimento alle componenti vegetazione, flora e fauna, approfondire la caratterizzazione dello stato attuale, la stima puntuale degli impatti in fase di cantiere e di esercizio, definire il piano di interventi di mitigazione, con particolare riferimento a:
- le specie floristiche e le formazioni vegetazionali inserite nell'elenco delle specie di interesse comunitario di cui agli Allegati II e IV della Dir. 92/43/CEE "Habitat";
  - le specie faunistiche (Allegati II e IV Dir. 92/43/CE "Habitat", Allegati Direttiva 79/409/CEE "Uccelli");
  - gli habitat degni di conservazione naturalistica (Allegato I Dir. 92/43/CEE "Habitat", Allegati Direttiva 79/409/CEE "Uccelli").
39. Con riferimento alla componente ecosistemi approfondire la caratterizzazione degli ecosistemi presenti, con particolare riferimento agli agroecosistemi; approfondire la valutazione degli impatti indotti e dei possibili interventi di mitigazione valutando altresì eventuali ottimizzazioni del tracciato.
40. Produrre apposita Valutazione di Incidenza (in conformità ai D.P.R. 357/1997 - 120/2003 e succ. modif. ed integrazioni) in relazione all'attraversamento del pSIC "Rocche di Ciminna" (ITA 020024) ed alla estrema vicinanza del pSIC "Lago di Piana degli Albanesi" (ITA 020027).
41. Con riferimento alla componente salute pubblica riorganizzare quanto già descritto in altre parti dello studio producendo un elaborato che sintetizzi i principali effetti, sia singoli che cumulativi, in fase di costruzione e di esercizio.
42. Con riferimento alla componente rumore approfondire la caratterizzazione del clima acustico ante-operam estendendo il numero, e il tempo di misura dei rilievi acustici, con relativa rappresentazione grafica e sintesi tabellare (ex legge 26 ottobre 1995, n. 447); evidenziare con chiarezza se l'area interferita sia interessata, o meno, da piani di zonizzazione acustica.
43. Nel post operam chiarire la coerenza dei flussi di traffico adoperati nella modellazione con quanto previsto al quadro progettuale evidenziando anche l'impatto del rumore dovuto al traffico residuo sulla viabilità attuale (S.S. 121 e S.S. 189) ed integrare le previsioni del clima post operam relativamente al "by pass di Marineo". In tali valutazioni, considerare i valori di fondo non dovute alla





sola presenza dei veicoli; ciò ancor più nella valutazione dei valori in corrispondenza dei recettori sensibili.

44. Rielaborare le varie carte del clima acustico adottando tematizzazioni con intervalli e relative scale cromatiche tra loro coerenti ed immediatamente comparabili.
45. Effettuare una stima dell'impatto del rumore in fase di cantiere ed individuare i relativi interventi di mitigazione.
46. Con riferimento alla componente vibrazioni approfondire la stima dell'impatto nella fase di cantiere anche con (riferimento alle situazioni di bassa copertura nelle gallerie.
47. Con riferimento alla componente radiazioni ionizzanti/non ionizzanti integrare il SIA fornendo, per il sistema a radiofrequenza per le comunicazioni all'interno delle gallerie, i livelli massimi di campo elettromagnetico ed una valutazione dell'esposizione all'interno delle gallerie alla luce della vigente normativa DPCM 08.07.03; chiarire inoltre se il sistema necessita di Stazioni Radio Base lungo il tracciato stradale, nel qual caso individuare e descrivere eventuali ricettori particolarmente esposti secondo il DPCM 08.07.03.
48. Con riferimento alla componente paesaggio fornire fotosimulazioni (ante e post operam) dell'inserimento della infrastruttura nel contesto paesaggistico con particolare riferimento almeno alle seguenti situazioni territoriali:
  - sito del viadotto Braschi tra la prog. 8+500 fino alla 9+500 così da evidenziare il rapporto con il Ponte romano;
  - sito del viadotto Giardinello così da evidenziare l'imbocco della galleria e le specifiche caratteristiche architettoniche del manufatto previsto;
  - sito del viadotto Pecorone così da evidenziare il rapporto con i fiumi S. Leonardo – Azziriolo e gli imbocchi delle Gallerie Pecorone 1 e 2;
  - sito dei viadotti Ferruzze e Pecoraro così da evidenziare il rapporto tra il viadotto esistente della S.S. 121 e nuova infrastruttura;
  - sito del viadotto Feudo Pettineo così da evidenziare, in particolare, il rapporto con la masseria di S. Maria;
  - sito dello svincolo n. 7 Rocca Palumba così da evidenziare le connessioni alla S.S. 121 e S.S. 189 nonché la particolarità geolitologica affiorante anche facendo ricorso a più punti di vista;
  - siti degli imbocchi della galleria, a valle e a monte della galleria della Montagnola, inseriti nel più vasto contesto panoramico di sfondo.
49. Approfondire lo studio architettonico – paesaggistico degli ingressi in galleria con riferimento alle diverse situazioni paesaggisticamente incontrate ed alle tipologie di imbocco (galleria naturale/artificiale).

50. Approfondire i criteri di scelta delle tipologie di ponti e viadotti in relazione alle unità di paesaggio attraversate con particolare riferimento ai casi in cui si verifica la successione di tipologie differenti a breve distanza e nel medesimo cono di visibilità.

Le suddette integrazioni dovranno essere inviate a questo Ministero con la seguente modalità:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione Salvaguardia Ambientale, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;
- c) 4 copie delle integrazioni in formato elettronico, secondo le specifiche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

L'esattezza della documentazione fornita dovrà essere attestata nelle forme previste dall'art.2 comma 3 del DPCM 27 /12/ 1988.

IL PRESIDENTE  
(Ing. Bruno Agricola)



JA  
①