

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

S. O. AMBIENTE

PROGETTO DEFINITIVO

DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA – PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO – CATANIA

TRATTA NUOVA ENNA – DITTAINO (LOTTO 4B)

Ministero della Transizione Ecologica. Richiesta di integrazioni n. 3240 del 23/06/2021

Commissione Tecnica VIA/VAS

Risposta alla Richiesta di integrazione n. 14.1

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

RS3V 40 D 22 DH IF0000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	F. Massari	Luglio 2021	F. Petrelli G. Dajelli	Luglio 2021	F. Sparacino	Luglio 2021	ITALEFERR S.p.A. Dott.ssa Carolina Iacopini Ordine Agrotecnici e Agronomi di Roma, Rieti e Viterbo 06/45

File: RS3V40D22DHIF0000001A.doc

n. Elab.:

1. Paesaggio – Richiesta di integrazione n. 14.1

Testo della Richiesta di Integrazione

“Risulta poco chiaro, per la parti della legenda della carta legate ai Caratteri della percezione visiva (Visuale diretta, Visuale diretta in campo largo, Visuale filtrata o parziale, Visuale interdetta), il riferimento con le descrizioni e con l'apparato fotografico a supporto, nonché con i contenuti della Carta della struttura del Paesaggio e visibilità; pertanto, il Proponente integri nella descrizione della relazione, le voci (Visuale diretta, Visuale diretta in campo largo, Visuale filtrata o parziale, Visuale interdetta) riportate nella carta, con una descrizione omogenea e Numeri le immagini riportate nella relazione riferendole a punti di visuale evidenziati e numerati anche nella Carta della struttura del Paesaggio e visibilità”.

2. Riscontro alla richiesta di integrazione.

Impianto metodologico

Nel momento in cui un elemento nuovo entra a far parte di una visuale consolidata, si possono manifestare delle criticità che trovano sostanza nell'alterazione delle relazioni e delle interazioni agenti tra caratteri e fenomeni territoriali, e che si manifestano attraverso la riduzione del grado di riconoscimento dell'ordine caratteristico del paesaggio fino a quel momento percepito.

Lo studio della modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo si sviluppa a valle dello studio dei caratteri del paesaggio; tale studio è finalizzato a stabilire le aree per le quali il rischio di avvertire la presenza delle opere si manifesta critico ed è propedeutico all'eventuale formulazione degli interventi di accompagnamento alla trasformazione per diluirne la presenza nel contesto paesaggistico percepito.

L'impianto metodologico si articola nelle seguenti due fasi:

- Individuazione degli ambiti di fruizione visiva potenziali

Gli ambiti di fruizione visiva potenziali sono stati assunti come quelle porzioni del territorio al cui interno è collocata l'area di intervento, che costituiscono l'insieme dei punti dai quali detta area risulta teoricamente percepibile, prescindendo con ciò dai condizionamenti determinati dagli elementi di matrice naturale ed antropica presenti.

L'individuazione degli elementi territoriali rispondenti a tale definizione comporta lo svolgimento di un'attività di analisi del territorio a ciò specificatamente finalizzata, che è stata condotta mediante un processo di loro progressiva selezione e classificazione.

Per quanto attiene all'articolazione del processo di individuazione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, tale processo è stato sviluppato attraverso la selezione degli elementi del territorio in funzione del criterio di accessibilità. In ragione di tale criterio ed in armonia con quanto disposto

dall'allegato al DPCM 12.12.2005, sono stati selezionati gli elementi territoriali rispondenti al requisito della «normale accessibilità», operazione questa che ha portato all'individuazione di un primo insieme costituito dalla rete viaria presente all'interno dell'area di studio.

- Individuazione degli assi di fruizione visiva prioritari

Gli assi di fruizione visiva prioritari sono stati assunti come quelle viabilità dalle quali l'area di intervento risulta realmente percepibile.

La loro identificazione discende da un'attività di selezione degli ambiti di fruizione visiva potenziale, condotta sulla base delle condizioni di visibilità determinate dalle quinte visive dei punti di osservazione e dalle loro caratteristiche altimetriche. In tal senso, il criterio di selezione degli assi di fruizione effettiva è stato individuato nella correlazione definita tra la natura e consistenza delle quinte visive, e la posizione altimetrica dei punti di osservazione, da un lato, e le tipologie di condizioni di visibilità a queste associate, dall'altro.

Le tipologie di condizioni di visibilità assunte sono state le seguenti:

Condizioni di visibilità	Intellegibilità
Visuale diretta (fino a 500 m dall'opera)	L'area di intervento è effettivamente visibile nella sua interezza o per sua buona parte. Tale condizione offre la possibilità di distinguere i singoli componenti della scena osservata; all'interno della quale si ritiene che l'area di intervento e, con essa, le modifiche ad essa apportate dai cantieri e dalle opere in progetto possano essere, almeno sotto il profilo teorico, percepite in modo distinto. Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono: <ul style="list-style-type: none"> • Vicinanza all'area di intervento (entro i 500 m dall'area di intervento) • Ambito a valenza panoramica o privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive
Visuale diretta in campo largo (oltre i 500 m dall'opera)	L'area di intervento è visibile, ma le condizioni di intellegibilità dell'area di intervento sono tali da non consentire di apprezzarne le modifiche operate dai cantieri e dalle opere in progetto.

Condizioni di visibilità	Intelleggibilità
	<p>Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distanza superiore ai 500 m dall'area di intervento • Ambito a valenza panoramica o privo di elementi verticali che fungono da barriere percettive
Visuale filtrata o parziale	<p>La vista dell'area di intervento risulta frammentata o non consente la percezione di sue parti atti ad identificarla come tale.</p> <p>Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distanza intercorrente tra punto di osservazione ed area di intervento • Ambito connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive (ad esempio masse e filari arborei, edificato)
Visuale interdetta	<p>L'area di intervento non risulta percepibile in alcun modo.</p> <p>Le principali condizioni che determinano tale tipologia di visuale sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambito connotato dalla presenza di elementi verticali che fungono da barriere percettive (ad esempio masse e filari arborei, edificato) • Diversità altimetrica rispetto all'area di intervento (ad esempio tratti stradali in galleria o in trincea) • Articolazione della morfologia che funge da barriera percettiva

La declinazione di tale metodica rispetto al caso in specie ha riguardato la scelta della localizzazione dei punti osservazione (ossia le "stazioni" secondo la metodica di Cullen) e quella del fulcro visivo delle visuali ritratte. La localizzazione di tali punti è stata scelta identificando lungo il tratto esaminato quella sua porzione che fosse maggiormente rappresentativa della consistenza delle quinte visive e delle condizioni di visibilità ad esse associate. Relativamente alla scelta del fulcro visivo, questo è stato identificato sempre nell'area di intervento.

Tale metodologia è stata effettuata per l'analisi della modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo riferita alla dimensione Costruttiva ed a quella Fisica.

Dimensione Costruttiva: Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo

Nell'ambito del presente paragrafo si riportano gli approfondimenti delle analisi delle condizioni percettive effettuate prendendo in considerazione le visuali esperibili dagli assi di fruizione visiva prioritari presenti all'interno degli ambiti (collinare, fluviale e dei tavolati ed urbano) interessati dalle aree di cantiere fisso.

La verifica delle condizioni di visibilità lungo gli assi di fruizione visiva prioritari è stata effettuata secondo il metodo della sequenza visuale.

Il metodo della "sequenza visuale" o "Serial Visions", sperimentato da Gordon Cullen in "Townscape", consiste nel documentare l'esperienza visiva fruibile lungo un percorso definito, mediante le visuali tratte da "stazioni" ritenute principali, in quanto rappresentative di tale esperienza.

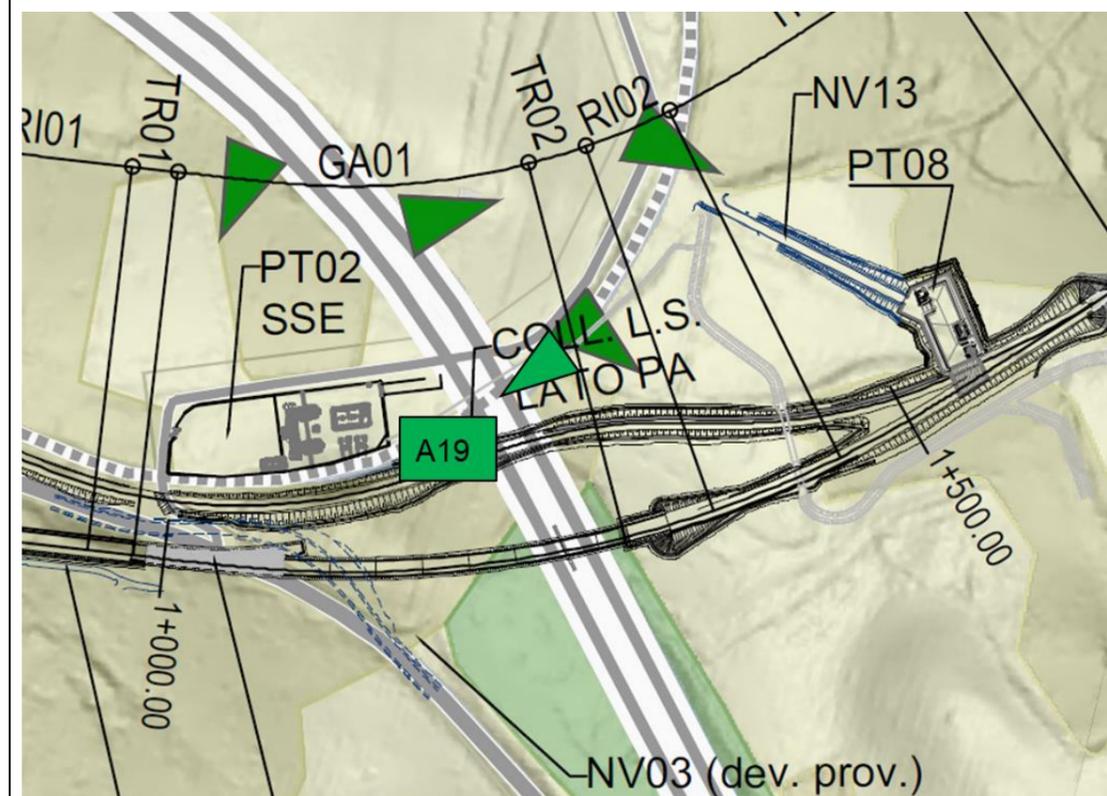
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA COLLINARE - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: Autostrada A19



 Visuale diretta (fino a 500 m dall'opera)

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



 Visuale diretta (fino a 500 m dall'opera)

PUNTO DI VISTA: A19

Condizione: Visuale diretta (fino a 500 m dall'opera)

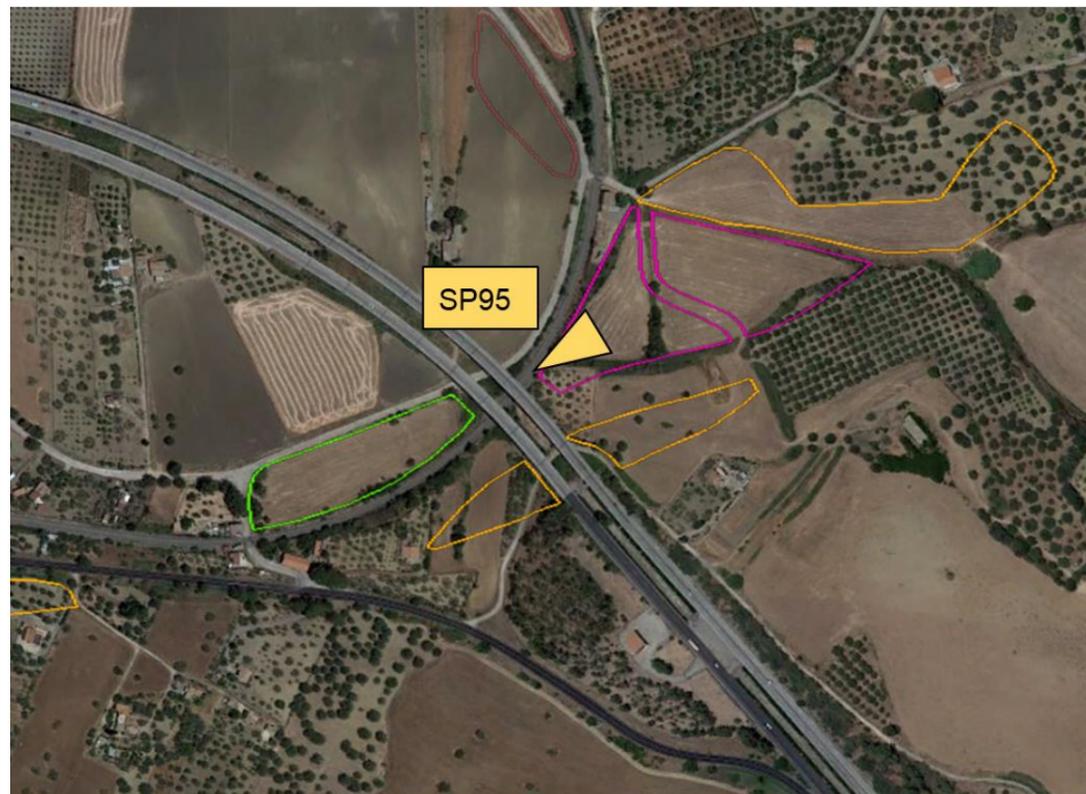
Il punto di vista offre una visuale diretta verso le aree di cantiere, in quanto:

- è collocato a meno di 500 m dalle aree di cantiere
- è posto ad una quota superiore dalle aree di cantiere, essendo tale tratto della A19 in viadotto, pertanto risulta connotato da caratteri di panoramicità

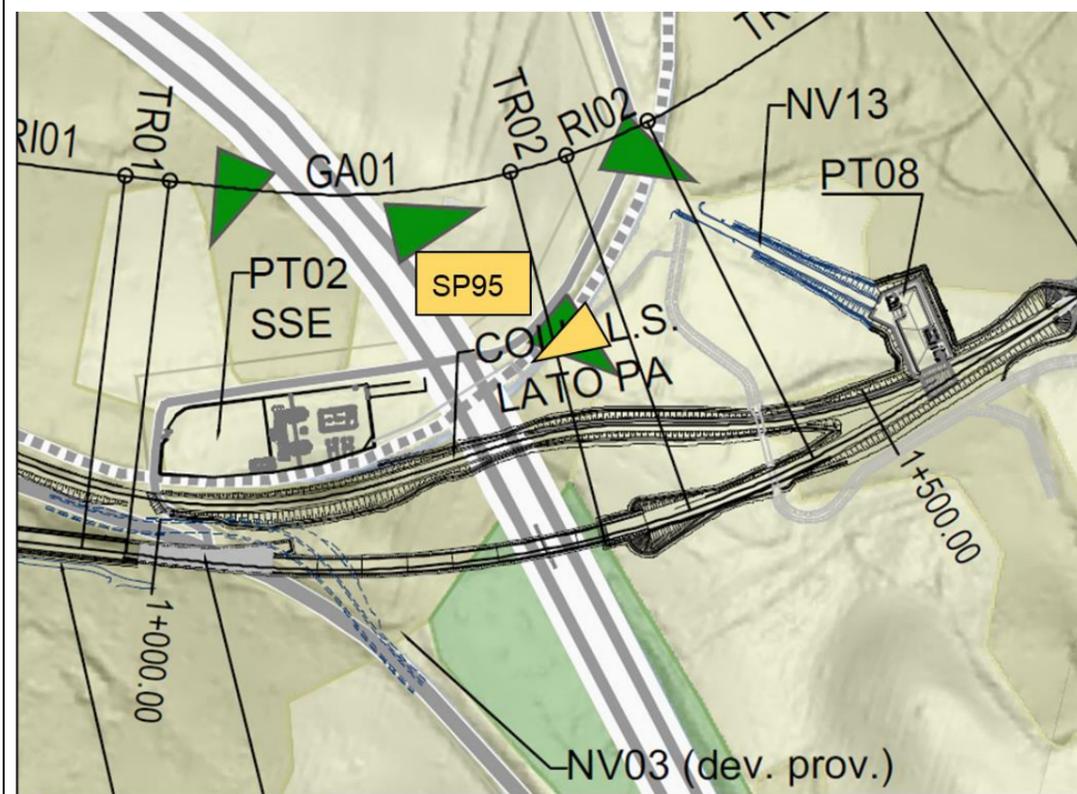


AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA COLLINARE - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: SP95

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: SP95



Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



PUNTO DI VISTA: SP95

Condizione: Visuale filtrata o parziale

Il punto di vista offre una visuale filtrata o parziale verso le aree di cantiere, in quanto, seppur collocato a meno di 500 m dalle aree di cantiere e posto ad una quota superiore dalle aree di cantiere; si ravvisa la presenza di vegetazione arborea tra il punto di osservazione e le aree di cantiere che possono costituire barriere percettive.



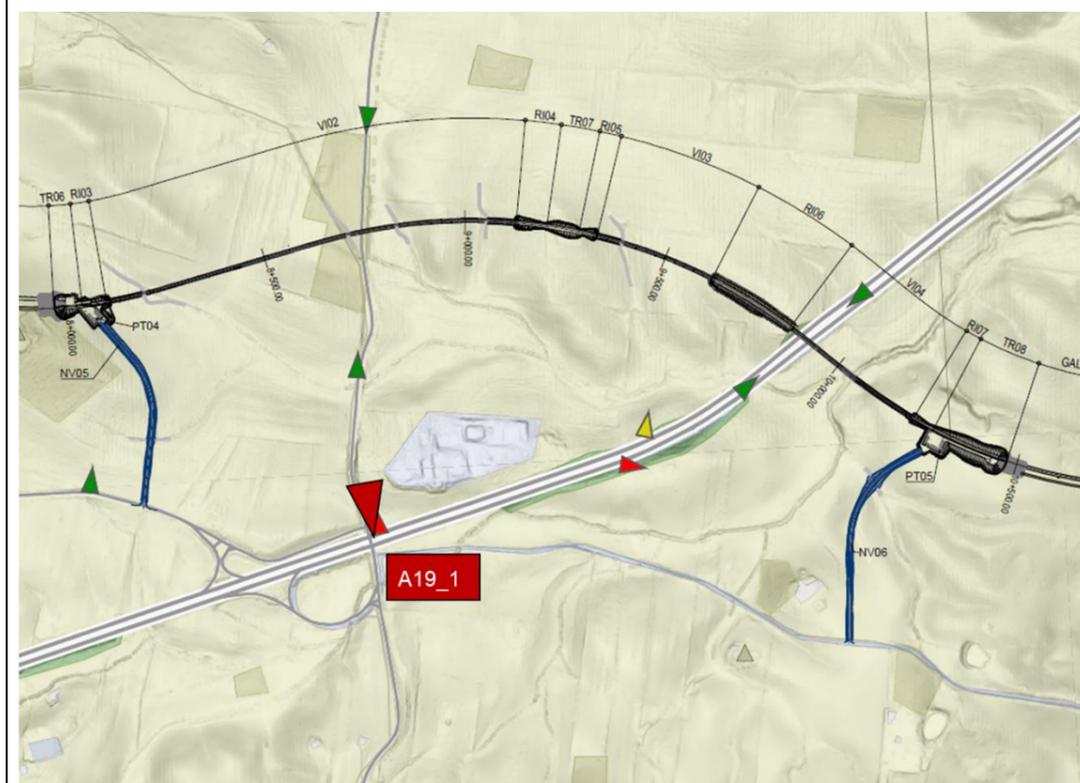
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



▶ Visuale interdetta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



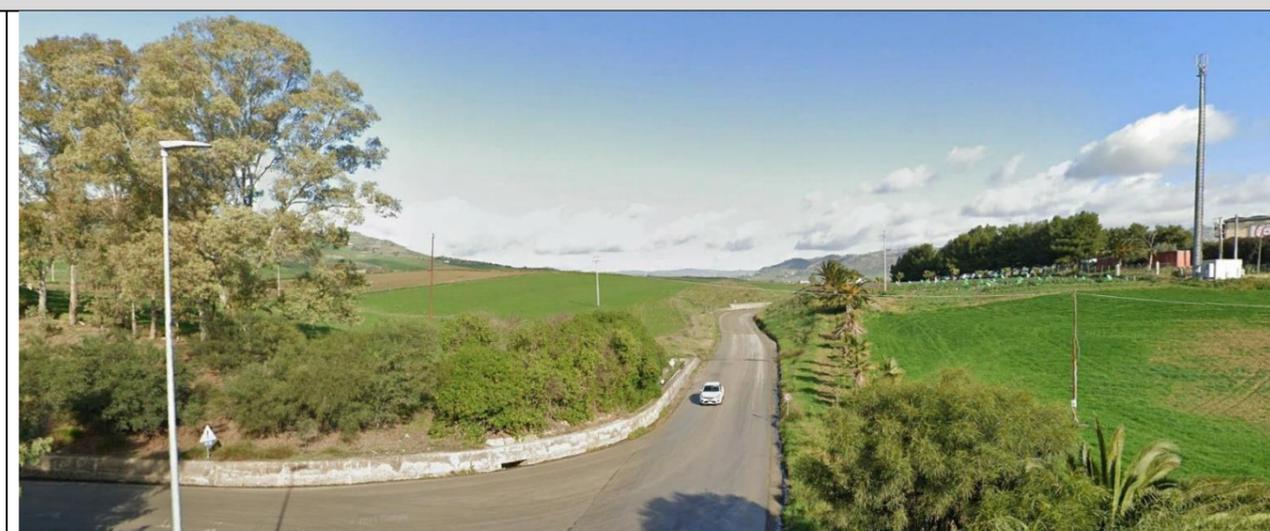
▶ Visuale interdetta

PUNTO DI VISTA: A19_1

Condizione: Visuale interdetta

Il punto di vista offre una visuale interdetta verso le aree di cantiere, in quanto:

- è collocato oltre 500 m dalle aree di cantiere
- la presenza di filari alberati e la conformazione morfologica dell'intorno costituiscono barriere percettive.



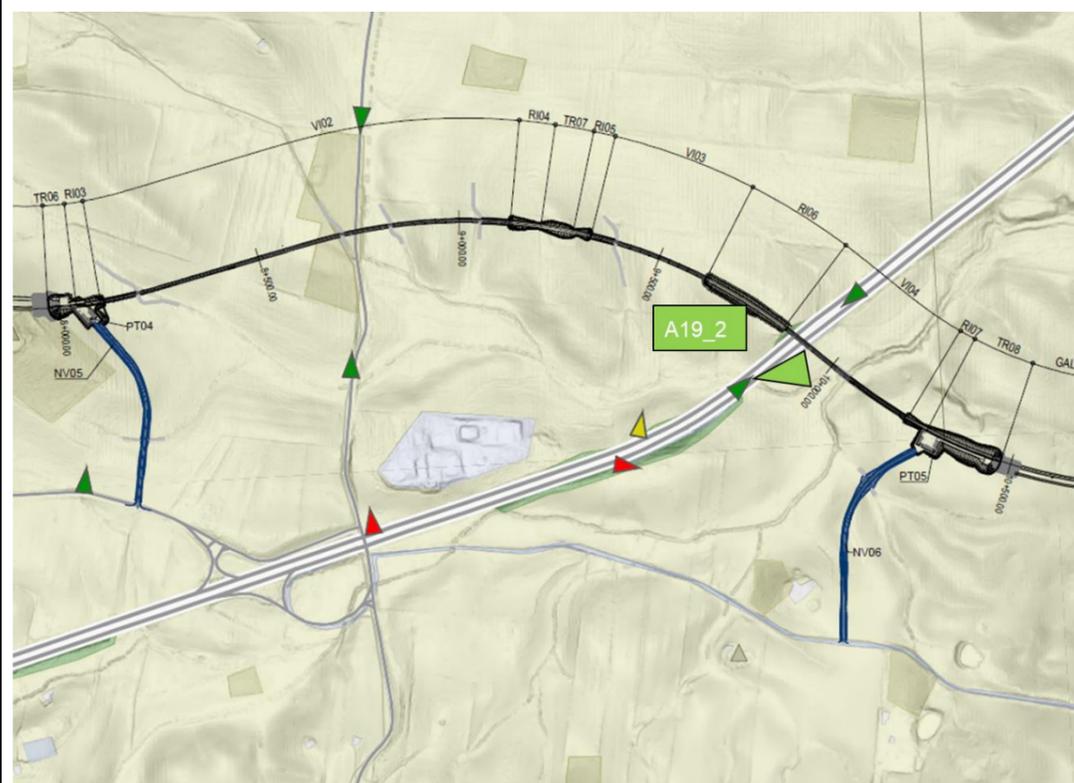
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale diretta in campo largo

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



 Visuale diretta in campo largo

PUNTO DI VISTA: A19_2

Condizione: Visuale diretta in campo largo

Il punto di vista offre una visuale diretta verso le aree di cantiere, ma, detto punto, essendo collocato ad una distanza superiore ai 500 metri dalle aree di cantiere fisso, non consente di percepirne i caratteri in modo distinto.

Solo in prossimità di elementi verticali presenti lungo l'asse autostradale, in questo caso costituiti da filari arborei di eucalipti, le visuali verso le aree di cantiere risultano interdette.



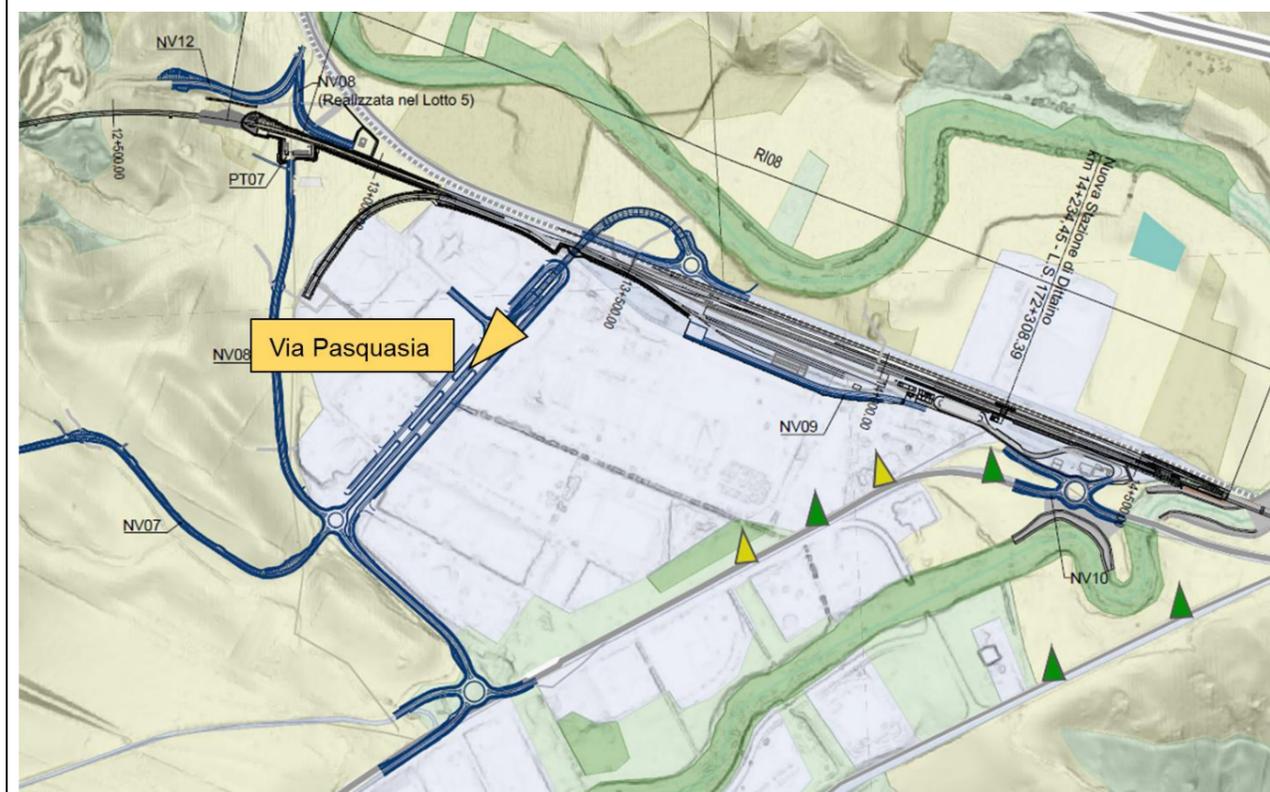
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA URBANO INDUSTRIALE - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: VIA PASQUASIA

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO FI VISTA: Z.I. DITTAINO - VIA PASQUASIA



 Visuale filtrata o parziale

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



 Visuale filtrata o parziale

PUNTO DI VISTA: VIA PASQUASIA

Condizione: Visuale filtrata o parziale

Il punto di vista all'interno della zona industriale Dittaino offre una visuale filtrata o parziale delle aree di cantiere fisso in ragione della distanza intercorrente tra punto di osservazione ed area di intervento, ovvero, man mano che la distanza aumenta, nuovi elementi verticali, quali manufatti industriali, entrano nella scena osservata, fungendo da barriere percettive.

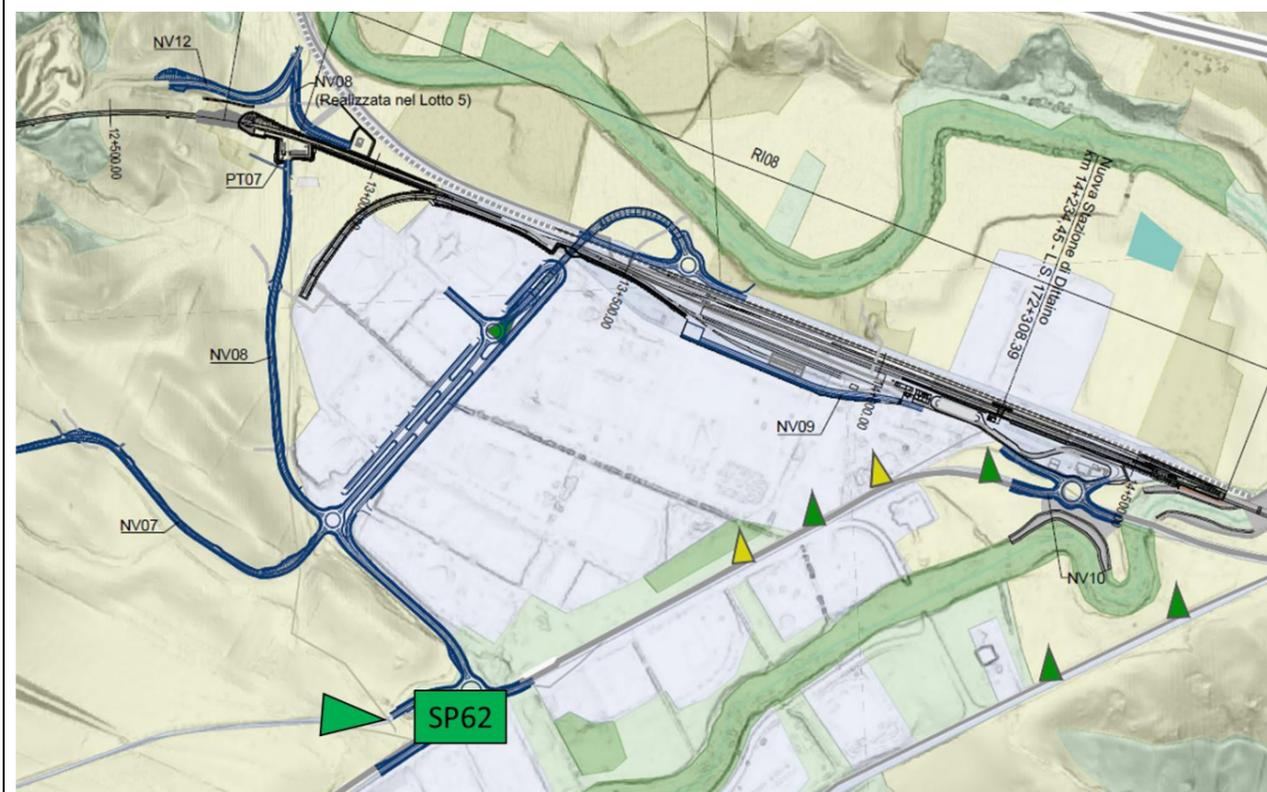


AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA URBANO INDUSTRIALE - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: SP62

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: Z.I. DITTAINO - SP62



Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



PUNTO DI VISTA: SP62

Condizione: Visuale diretta

Esternamente alla zona industriale Dittaino le visuali verso le aree di cantiere fisso divengono dirette in ragione delle brevi distanze intercorrenti tra gli assi stradali ed i cantieri, nonché l'assenza di elementi verticali che costituiscono barriere percettive.



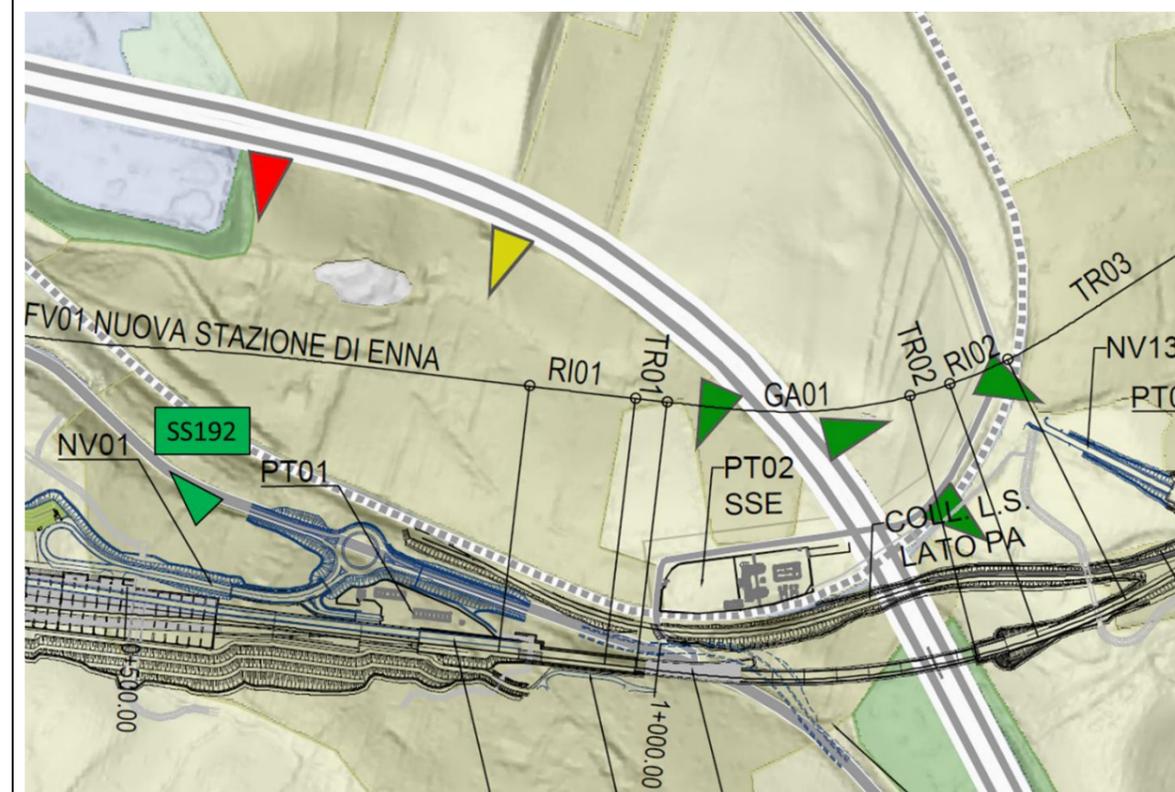
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA URBANO DIFFUSO - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: SS192

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: SS192



 Visuale diretta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale diretta

PUNTO DI VISTA: SS192

Condizione: Visuale diretta

Il punto di vista offre visuali dirette verso le aree di cantiere fisso. La SS192, in tale tratto, si sviluppa a quota superiore rispetto alle aree di intervento, offrendo in tal modo condizioni di panoramicità.

Solo la vegetazione arborea ed arbustiva, nonché gli isolati manufatti, presenti lungo l'asse viario possono costituire delle barriere percettive verso il paesaggio circostante e, quindi, verso le aree di cantiere.



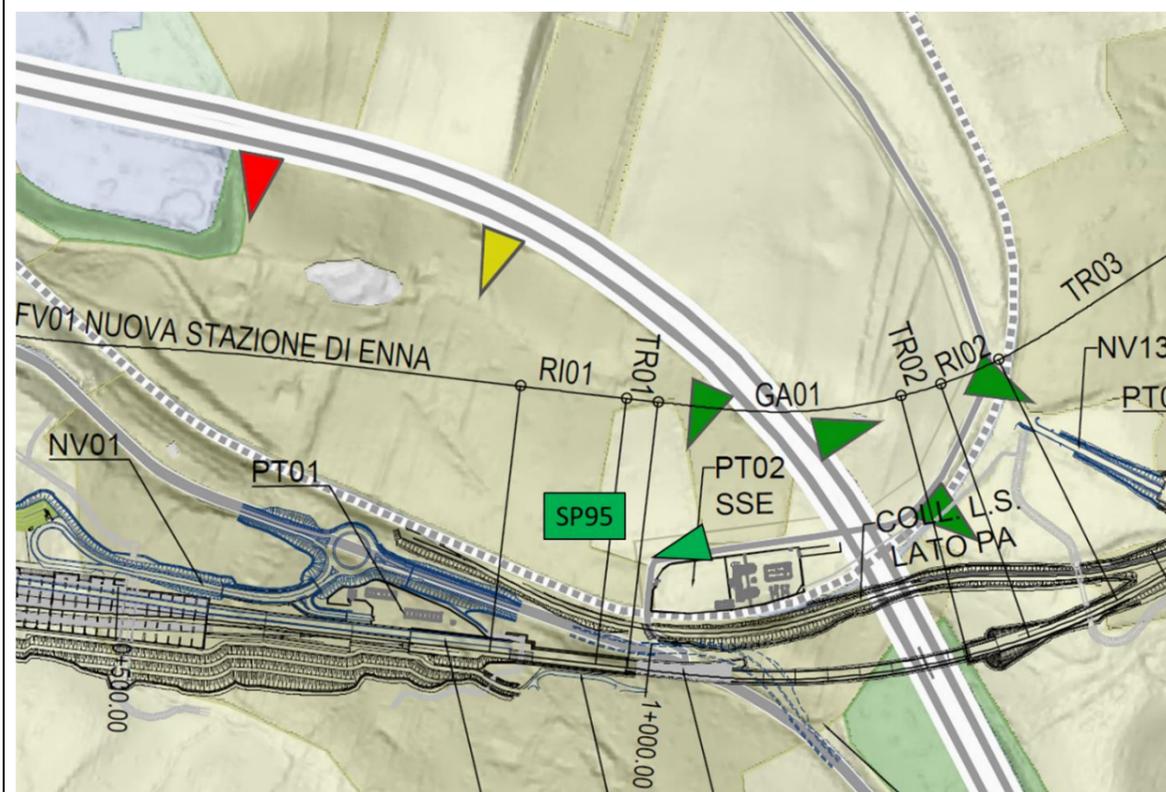
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA URBANO DIFFUSO - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: SP95

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: SP95



Visuale diretta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



Visuale diretta

PUNTO DI VISTA: SP95

Condizione: Visuale diretta

Il punto di vista lungo la SP95 offre condizioni di visibilità dirette verso le aree di cantiere in ragione della prossimità alle aree di intervento ed alla assenza di elementi verticali che possono costituire barriere percettive.



Dimensione Fisica: Modifica delle condizioni percettive e del paesaggio percettivo

Nell'ambito del presente paragrafo si riportano gli approfondimenti delle analisi delle condizioni percettive effettuate prendendo in considerazione le visuali esperibili dagli assi di fruizione visiva prioritari presenti all'interno degli ambiti (collinare, fluviale e dei tavolati ed urbano) interessati dall'opera ferroviaria nella sua totalità.

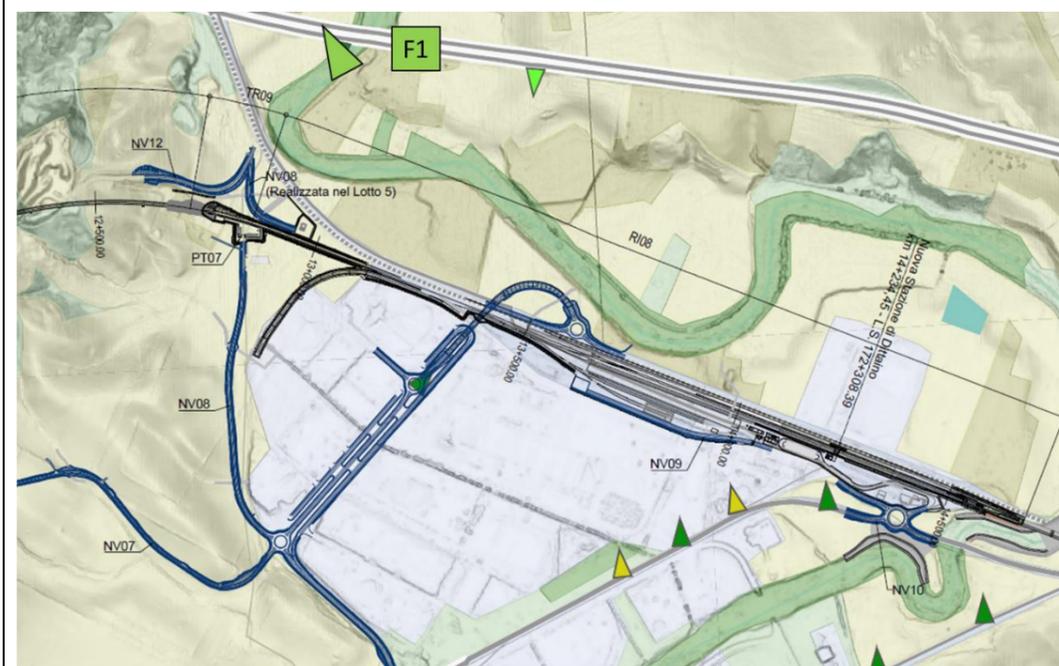
FOTOSIMULAZIONE 1

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA A19



 Visuale diretta in campo largo

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale diretta in campo largo

ANTE OPERAM



POST OPERAM



Il punto di vista dalla A19 offre una visuale diretta in campo largo, ove, in relazione alla distanza intercorrente con le opere in progetto e la presenza dei manufatti costituenti la zona industriale Dittaino, così come riportato dal SIA, le proporzioni dell'opera ferroviaria, rispetto agli elementi presenti nell'intorno, sono tali da non originare rilevanti modifiche alle condizioni percettive, nonché di comportare una alterazione della struttura del paesaggio e, con essa, quella del significato dei luoghi, determinando una modifica del paesaggio percettivo

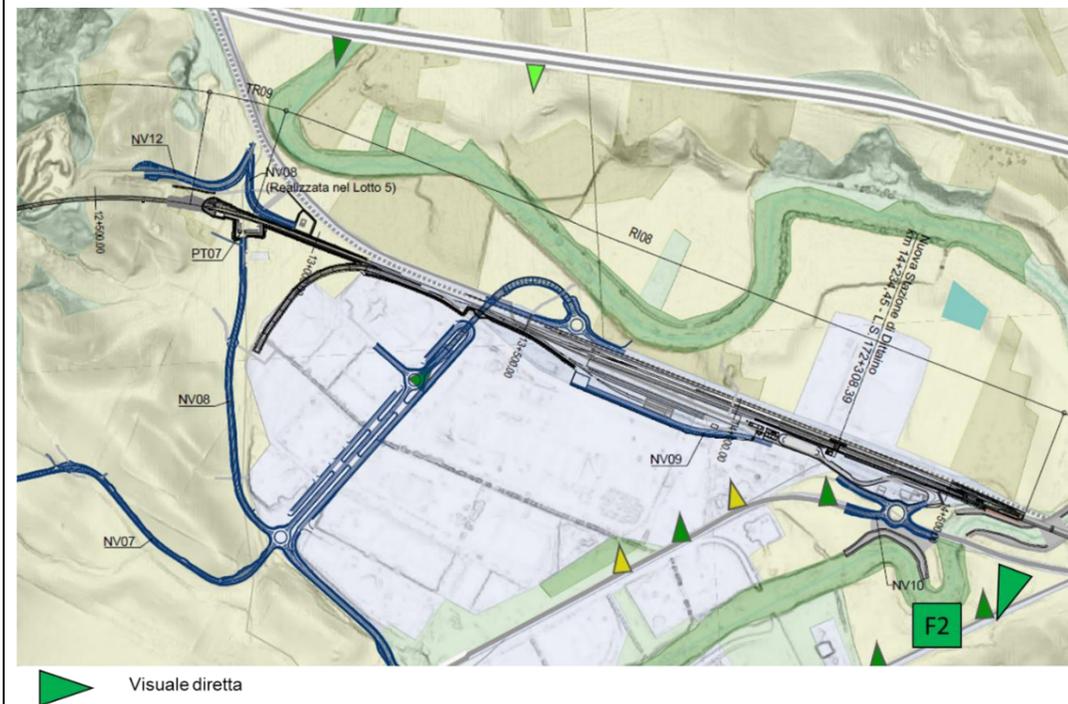
FOTOSIMULAZIONE 1

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: Z.I. DITTAINO - SS192



 Visuale diretta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



ANTE OPERAM



POST OPERAM



Il punto di vista offerto dalla viabilità interna alla zona industriale Dittaino consente una visuale diretta verso le opere in progetto. Grazie alla distanza ravvicinata, nonché l'assenza di elementi verticali nell'intorno, è possibile percepire, come già evidenziato nell'ambito del SIA, come la nuova linea, in buona parte in affiancamento alla storica, rafforzi in termini percettivi e cognitivi la presenza della strada ferrata grazie alla soluzione progettuale adottata per il viadotto in progetto.

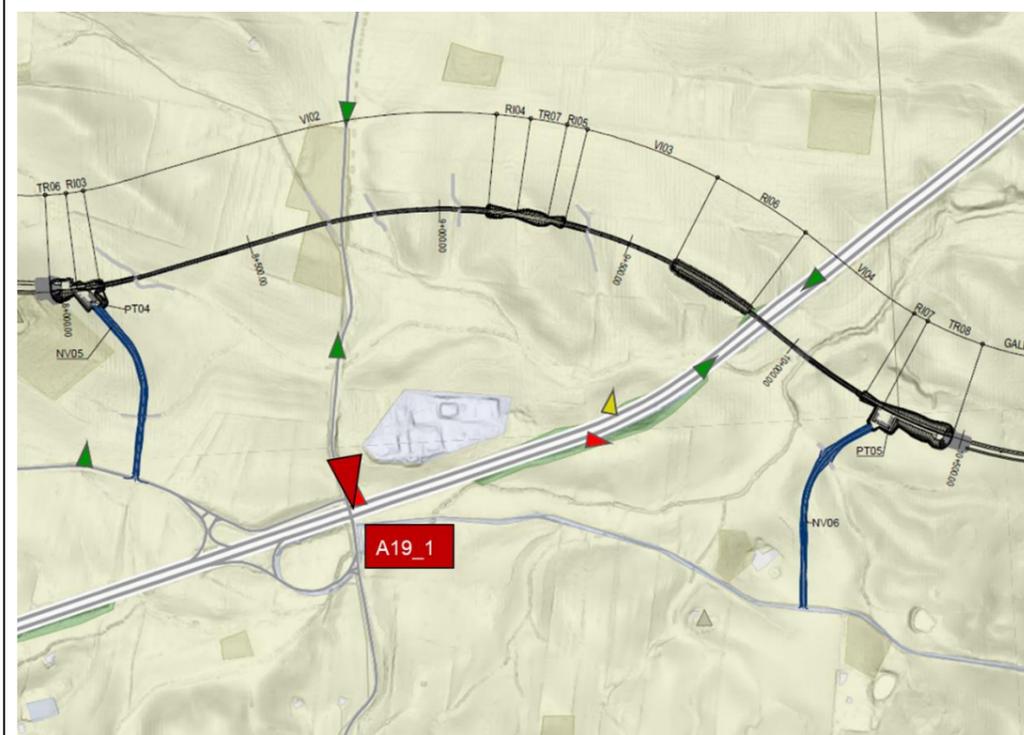
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale interdetta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale interdetta

PUNTO DI VISTA: A19_1 VERSO IL VIADOTTO VI02

Condizione: Visuale interdetta

Il punto di vista offre una visuale interdetta verso il viadotto VI02 in progetto, in quanto:

- è collocato oltre 500 m dall'opera in progetto
- la presenza di filari alberati e la conformazione morfologica dell'intorno costituiscono barriere percettive.



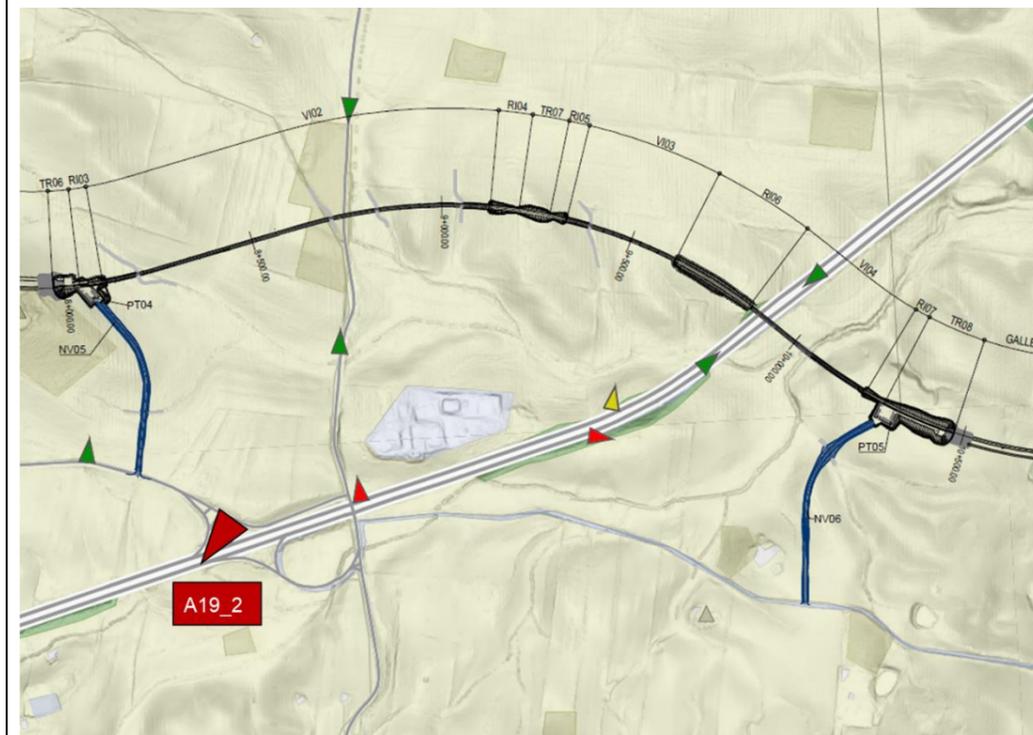
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale interdetta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visualità



 Visuale interdetta

PUNTO DI VISTA: A19_2 VERSO IL VIADOTTO VI02

Condizione: Visuale interdetta

Il punto di vista offre una visuale interdetta verso il viadotto VI02 in progetto, in quanto:

- è collocato oltre 500 m dall'opera in progetto
- la presenza di filari alberati lungo l'asse autostradale costituisce una naturale barriera percettiva.



AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale interdetta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale interdetta

PUNTO DI VISTA: A19_1 VERSO IL VIADOTTO VI03

Condizione: Visuale interdetta

Il punto di vista offre una visuale interdetta verso IL Viadotto VI03 in progetto, in quanto:

- è collocato oltre 500 m dall'opera in progetto
- la presenza di filari alberati e la conformazione morfologica dell'intorno costituiscono barriere percettive.



AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale filtrata o parziale

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale filtrata o parziale

PUNTO DI VISTA: A19_2 VERSO IL VIADOTTO VI03

Condizione: Visuale filtrata o parziale

Il punto di vista offre una visuale filtrata o parziale del Viadotto VI03 in ragione delle seguenti condizioni:

- è collocato oltre 500 m dall'opera in progetto
- la conformazione morfologica dell'intorno costituisce una naturale barriera percettiva che in alcuni casi può occludere la vista verso l'opera infrastrutturale.



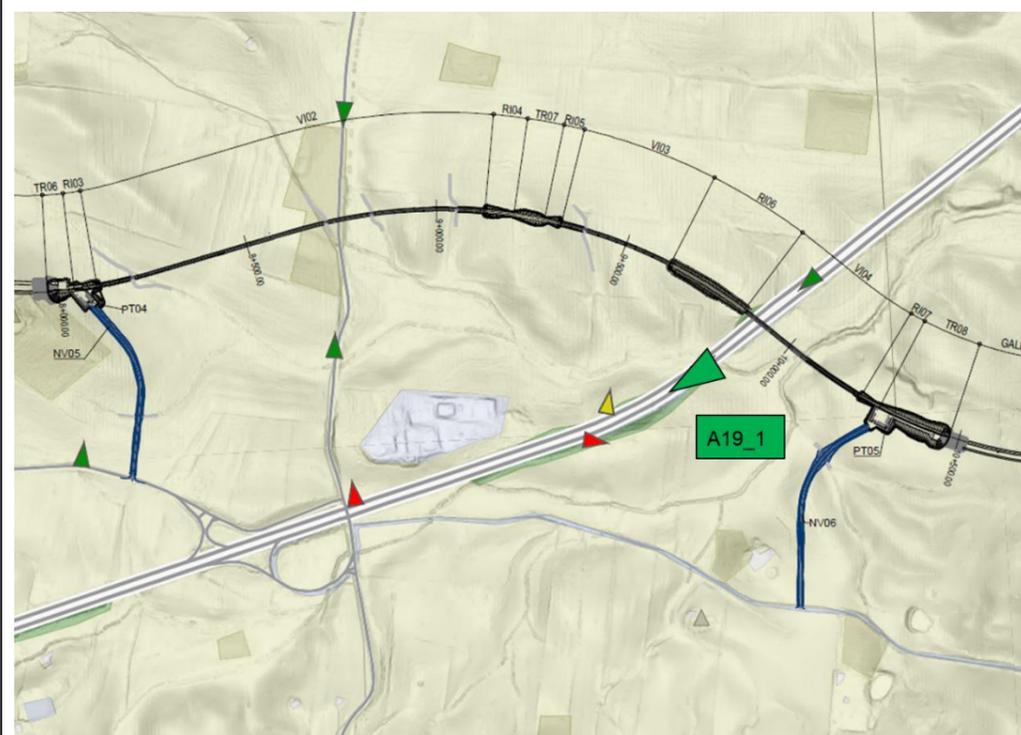
AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale diretta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale diretta

PUNTO DI VISTA: A19_1 VERSO IL VIADOTTO VI04

Condizione: Visuale diretta

Il punto di vista lungo la A19 offre una visuale diretta verso il Viadotto VI04, in ragione della breve distanza intercorrente tra il punto di osservazione e l'elemento infrastrutturale in progetto, nonché in ragione del fatto che, lo stesso viadotto ferroviario è stato progettato proprio per consentire lo scavalco della autostrada A19.



AMBITO DI FRUIZIONE VISIVA FLUVIALE E DEI TAVOLATI - ASSE DI FRUIZIONE VISIVA PRIORITARIO: A19

LOCALIZZAZIONE DEL PUNTO DI VISTA: A19



 Visuale diretta

Localizzazione del punto di vista rispetto alla Carta della struttura del paesaggio e visibilità



 Visuale diretta

PUNTO DI VISTA: A19_1 VERSO IL VIADOTTO VI04

Condizione: Visuale diretta

Il punto di vista lungo la A19 offre una visuale diretta verso il Viadotto VI04, in ragione della breve distanza intercorrente tra il punto di osservazione e l'elemento infrastrutturale in progetto, nonché in ragione del fatto che, lo stesso viadotto ferroviario è stato progettato proprio per consentire lo scavalco della autostrada A19.

