



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'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;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto lavori di adeguamento in variante della piattaforma stradale al tipo III delle norme C.N.R. della Strada Statale Flaminia nel tratto Spoleto-Foligno da realizzarsi nei Comuni di Spoleto e Foligno (PG), località Strada Tre Valli-S. Eraclio, presentata dall'A.N.A.S. con sede in Perugia in data 1 aprile 1994;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dall' ANAS in data 7 ottobre 1994;

VISTO il parere, formulato, in data 24 ottobre 1994, dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria, sul progetto presentato dall'A.N.A.S.

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che la documentazione trasmessa prevede:

- un intervento in variante dell'attuale tracciato della Flaminia dello sviluppo di circa 18 km, per il quale è stata adottata una sezione del III tipo CNR, prevedendone l'ampliamento dello spartitraffico da 1,1 a 2.4 m. La piattaforma è pertanto composta da due carreggiate, con due corsie per senso di marcia (7 m, in totale) e banchine laterali di m. 1,75 per un totale di superficie pavimentata pari a 19,9 m;
- nel tratto in galleria artificiale sono previsti un marciapiede laterale di 90 cm. per ogni carreggiata e riduzione della banchina a 25 cm. Nei tratti in viadotto, invece è stato previsto un marciapiede largo 125 cm ove si prevede di alloggiare una barriera laterale e un parapetto pedonale a filo esterno;

- la variante in progetto ha uno sviluppo complessivo di circa 18 km, di cui gran parte ha andamento curvilineo (circa 16 km), realizzato tramite inserimento di elementi di raccordo a curvatura variabile;
- la velocità di progetto che la norma CNR correla alla sezione adottata risulta variabile tra 80 e 100 km/h;
- il raggio minimo planimetrico è stato assunto pari a 500 m, superiore cioè a quello previsto dalla norma CNR e viene giustificato osservando che un eventuale ulteriore ampliamento di sezione (per ricondurre la variante ai tipi I e II di norma con tre corsie per senso di marcia) potrà in futuro essere realizzato senza modifiche di tracciato;
- sono previsti lungo il percorso n.4 viadotti, per uno sviluppo complessivo di 1.630 m, e più precisamente:

- il viadotto S.Giacomo, a 8 campate (L = 272 m alla pr. 4 + 675) che supera una zona paludosa localizzata ad est dell'attuale tracciato;
- il viadotto Campello, a 10 campate (L = 332 m alla pr. 6 + 040) con cui si supera con un forte angolo d'incidenza l'attuale statale e la ferrovia;
- il viadotto Clitunno, a 7 campate (L = 238 alla pr. 13+787) che scavalca l'omonimo corso d'acqua;
- il viadotto S.Eraclito, a 24 campate (L = 788 m alla pr. 17 + 000) che supera nuovamente la ferrovia al fine di innestare la variante sul preesistente tracciato della Flaminia.

Sono altresì previsti 11 cavalcavia, 3 sottovia e 23 interferenze con la rete viaria esistente che vengono risolte con opere di sovra e sottopasso e con deviazioni di strade poderali;

- il tracciato attuale della Flaminia, pressochè baricentrico nella fascia di territorio interessata dalla nuova realizzazione, costeggia la zona pedecollinare che rappresenta il limite di demarcazione di due diversi ambiti territoriali; da un lato si estende la pianura spoletina, visivamente delimitata a grande distanza dai Monti Martani e segnata dal corso del Torrente Marroggia e del Clitunno, dall'altro si sviluppano le quinte naturali formate dalla fascia pedemontana dei rilievi della Valnerina;
- per quanto riguarda il sistema insediativo l'emergenza più rilevante è rappresentata dall'antico nucleo di Trevi, attestato su un cono che affaccia sulla vasta pianura spoletina. Lungo la fascia pedemontana sono presenti piccoli centri, tra cui si segnalano Eggi, Pigge, Mattigge e Scandolaro. Sulla sinistra, procedendo verso nord, è in atto un processo di antropizzazione sparsa che alterna ai centri maggiori nuclei abitativi e zone destinate ad usi artigianali, industriali e commerciali, disseminati un pò dovunque e soprattutto concentrati lungo l'attuale tracciato della Flaminia;

- dal punto di vista paesaggistico gli ambiti interessati dal nuovo collegamento sono diversamente caratterizzati; al riguardo si possono distinguere:

la tratta dal km. 0,0 al km. 3,8

ove la strada attraversa un'area prevalentemente pianeggiante, priva di significative emergenze architettoniche, coltivata a piccoli appezzamenti e poco più elevata dell'attuale sede della Flaminia;

la tratta dal km. 3,8 al km. 6,0

i cui caratteri paesaggistici d'insieme sono analoghi a quelli della tratta sopra descritta, ove tuttavia si individuano alcuni elementi di pregio, quali il Palazzaccio e Villa Umbra;

la tratta dal km. 6,0 al km. 10,5



Il Ministro dell' Ambiente

caratterizzata dalla presenza delle fasce ripariali di elevato valore naturalistico del Torrente Marroggia e del Clitunno che, assumendo un andamento parallelo marcano significativamente gli ambiti circostanti;

la tratta dal km. 10,5 al km. 13,8

ove si individua l'emergenza insediativa e architettonica di Trevi in un ambito caratterizzato da pregiate colture oleiche e ove sono presenti filari di pioppi con abbondante vegetazione ripariale lungo l'argine del Maroggia;

la tratta dal km. 13,8 al km. 18,0

che rappresenta il tratto finale del percorso, nell'ambito della quale la strada in progetto si discosta dal Clitunno e successivamente dal Maroggia, avvicinandosi all'attuale tracciato della linea ferroviaria;

- nel suo complesso lo studio d'impatto descrive in modo adeguato la natura dei luoghi. Viene in particolare segnalata l'area vincolata "Fonti e Tempietto del Clitunno" che occupa una superficie di circa un ettaro e costituisce un biotopo censito. Vengono altresì individuati e localizzati in rapporto al tracciato del nuovo collegamento i beni archeologici e di interesse storico culturale;

osservato che:

- mentre è opportuno garantire una dimensione dello spartitraffico maggiore di quella minima prevista dalla norma per la sezione del III tipo, i dimensionamenti adottati per le sezioni in opera d'arte non appaiono adeguati alle necessità di un esercizio viario in condizioni di sicurezza. In galleria la banchina è sostanzialmente assente; tale funzione infatti non può essere assolta dal marciapiede e da un franco di 25 cm atto ad ospitare la sola segnaletica orizzontale. Discorso analogo vale per i viadotti, che configurano anch'essi dei significativi restringimenti funzionali nei riguardi delle esigenze di guida ottica.

Tenuto conto del fatto che lo sviluppo della strada in opera d'arte risulta percentualmente limitato sul totale (inferiore al 20%), si ritiene che non possano essere addotte motivazioni di natura economica per giustificare una soluzione, qual'è quella prospettata, fortemente penalizzante nei riguardi della sicurezza d'esercizio;

- per le scarpate dei tratti in scavo la pendenza trasversale è stata assunta pari al rapporto 1:2, mentre per i rilevati risulta variabile in funzione dell'altezza del rilevato stesso;

- circa la scelta del raggio minimo, emergono forti perplessità che ciò sia possibile senza che ne derivino rilevanti impatti ambientali per la realizzazione degli adeguamenti. Infatti le opere d'arte, concepite come si è detto sopra, non risulterebbero adeguate alle necessità; si determinerebbero nuove occupazioni di territori in ambiti ristretti (soprattutto in prossimità dei corsi d'acqua) e sarebbe comunque necessario intervenire su cavalcavia e sottovia già realizzati.

Qualora si dovesse confermare l'ipotesi di futuri adeguamenti di sezione, tenuto conto della natura e delle caratteristiche dei luoghi, appare indispensabile procedere sin d'ora alla verifica di fattibilità tecnico/ambientale degli interventi che gli ampliamenti stessi renderebbero necessari;

- in coerenza con le caratteristiche orografiche dei luoghi, le pendenze longitudinali risultano particolarmente contenute, senza che ciò comporti rilevanti necessità di scavi e riporti;

- il volume delle terre occorrenti alla formazione dei rilevati è pari a circa 850.000 mc, mentre il volume degli scavi è di circa 400.000 mc;

- dal punto di vista ambientale il tratto che pone i maggiori problemi è quello compreso tra il viadotto Campello e il viadotto Clitunno, ove il tracciato si inserisce nella fascia compresa tra il Torrente Marroggia e il Clitunno, in un ambito già impegnato dalla ferrovia. Lo studio d'impatto, tuttavia, analizza il tracciato per tutto il suo sviluppo proponendo una serie di

accorgimenti per la minimizzazione delle interferenze ambientali, localizzati alle diverse progressive;

- lo studio d'impatto, inoltre, segnala l'opportunità di provvedimenti atti a limitare il danno ambientale eventualmente conseguente allo sversamento di liquidi tossici sulla piattaforma;
- il computo metrico estimativo del progetto di massima recepisce l'esigenza di realizzare gli interventi di mitigazione anzidetti per i seguenti importi:

a)	barriere fonoassorbenti artificiali	L.	1.200.000.000
b)	barriere fonoassorbenti vegetali	L.	350.000.000
c)	schermature vegetali	L.	150.000.000
d)	ripristino vegetazione ripariale	L.	100.000.000
e)	vasche di accumulo per sversamenti	L.	60.000.000
f)	sistemazione dei corsi d'acqua	L.	800.000.000
	Totale	L.	2.660.000.000

L'importo totale previsto per i lavori a misura e le somme a disposizione è pari a L. 167.530.000.000, di cui gli oneri per gli interventi di mitigazione degli impatti rappresentano circa l'1,5%

osservato inoltre che:

- i livelli di servizio oggi offerti dall'infrastruttura pongono in evidenza come essi siano espressione di condizioni di traffico al limite della congestione, conseguenza di una rilevante domanda di traffico che viene stimata pari a circa 21.000 veicoli/giorno, con una percentuale di veicoli industriali superiore al 10%; pertanto, in considerazione della prevedibile evoluzione della domanda di traffico sull'itinerario in esame, trova piena giustificazione l'esigenza di un adeguamento dell'infrastruttura attuale ad una sezione a due carreggiate;
- la documentazione esaminata, tuttavia, non consente di trarre attendibili conclusioni in ordine al rapporto domanda/offerta di lungo periodo; trova pertanto conferma quanto già precedentemente detto in ordine al rischio che si rendano necessari ulteriori futuri adeguamenti dell'infrastruttura di cui oggi si propone la realizzazione.
- nell'ambito del quadro di riferimento progettuale vengono esaminate diverse ipotesi di tracciato che, tuttavia, si configurano più come varianti locali che come vere e proprie soluzioni alternative;
- per la fase di cantierizzazione lo studio esamina le possibilità di compenso del movimento di terra, concludendo che non sono da prevedere aree di discarica dei materiali provenienti dagli scavi, in quanto se ne prevede l'integrale riutilizzazione. Restano da approvvigionare circa 400.000 mc per la formazione dei rilevati, che verranno prelevati da cave attive. A tale proposito lo studio individua i potenziali siti di cava e ne verifica la relativa potenzialità;
- vengono fornite altresì delle indicazioni di larga massima su quale dovrà essere la conduzione dei lavori per contenere l'impatto in costruzione e si descrivono sommariamente gli interventi per il ripristino delle aree di cantiere;
- nel computo metrico estimativo dell'opera non si ritrovano indicazioni di risorse finanziarie destinate agli scopi anzidetti, nè i prezzi unitari indicati sembrano potersi ritenere comprensivi dei maggiori oneri che possono derivare per l'impresa;
- il progetto, inoltre, non fornisce alcuna indicazione in merito agli accordi contrattuali (capitolati) che dovranno intervenire tra l'ente appaltante e l'appaltatore per garantire il rispetto delle

GB 6/2



Il Ministro dell' Ambiente

- condizioni assunte dallo studio d'impatto a giustificazione delle sue conclusioni (ad es. compenso del movimento di materiali, ripristini delle aree, metodi di conduzione dei lavori ecc.);
- per l'analisi della qualità dell'aria si è proceduto ad opportune simulazioni, adottando il modello CALINE 4 (California Line Source Dispersion Model), dal quale risultano condizioni d'impatto compatibili con le qualità degli ambienti circostanti;
 - per l'ambiente idrico si è proceduto ad una sommaria ricognizione delle caratteristiche qualitative dei corpi idrici che non appare adeguata alla criticità dell'area. Anche a questo riguardo l'analisi è estremamente superficiale e conduce a delle generiche indicazioni di provvedimenti di mitigazione per i quali non si riscontrano adeguate disponibilità finanziarie nelle previsioni di spesa. Vengono successivamente segnalati i rischi connessi ad eventuali sversamenti accidentali di inquinanti sulla piattaforma e alle interferenze causate dall'attività di cantiere;
 - la descrizione del suolo e del sottosuolo conclude affermando che non sussistono impatti significativi imputabili alla realizzazione del progetto, fatti salvi gli "episodi" di possibile interferenze con gli ambienti idrici sotterranei, sia in fase di costruzione che di esercizio. A tal proposito vengono previsti abbassamenti del letto fluviale alle progressive km 1 + 068 e km 3 + 825, rispettivamente in corrispondenza del Fosso Renacci e del Torrente Spina;
 - le componenti vegetazionale e faunistica sono descritte con ampi riferimenti alla letteratura per concludere che le profonde trasformazioni subite dal territorio, a seguito degli intensi insediamenti colturali, industriali, residenziali e viari, hanno di fatto sconvolto nel tempo le sue caratteristiche naturali, fatta eccezione per l'area delle sorgenti del Clitunno, che tuttavia non è interessata dal nuovo tracciato;
 - particolarmente approfondito è lo studio degli impatti da rumore, per i quali è stata esaminata sia la situazione ante operam, sia le condizioni d'impatto prevedibili in esercizio, valutate, queste ultime, utilizzando il codice di calcolo STAMINA; a conclusione sono indicati gli interventi di protezione acustica, per i quali è prevista in progetto una disponibilità complessiva di spesa pari a circa 1.500 milioni;
- valutato che:**
- nel tratto compreso tra Spoleto e Foligno appare ineludibile l'esigenza di adeguare la Flaminia alle esigenze dell'attuale domanda di traffico, che può essere soddisfatta solo adottando una sezione a due carreggiate, con due corsie per senso di marcia;
 - l'ipotesi progettuale esaminata appare congruente con le necessità attuali, tuttavia non sono stati forniti elementi per verificare il grado di rispondenza alla domanda di lungo periodo. Non si esclude la possibilità di futuri ulteriori adeguamenti di sezione da realizzare senza modifiche del tracciato di progetto, per i quali, tuttavia, non vengono fornite ulteriori indicazioni, nè si può ritenere con sufficiente tranquillità che tali lavori possano realizzarsi senza produrre un rilevante impatto aggiuntivo;
 - il tracciato proposto, verificato alla luce delle alternative e delle varianti locali esaminate dallo studio d'impatto, sembra essere pressochè obbligato per effetto delle preesistenze e dei vincoli presenti sul territorio. Tuttavia, se si può convenire che la soluzione proposta individua il progetto di minor impatto, gli effetti che esso produce sul territorio non sono affatto trascurabili; in particolare appaiono rilevanti il livello delle interferenze col sistema idrico di superficie, l'impatto indotto sulla fascia di territorio compresa tra la ferrovia e il Torrente Marroggia, tra il viadotto Campello e il viadotto Clitunno e, infine, la sottrazione di suolo imputabile alla dimensione degli svincoli (fatto particolare riferimento allo svincolo Strada delle Tre Valli);

GB am

- alcune soluzioni tecniche non appaiono condivisibili e meritano opportuni approfondimenti in sede di progettazione esecutiva. Tra queste si citano: la tipologia dello svincolo iniziale, la sezione tipo adottata in galleria e su opera d'arte, la soluzione adottata per l'area di parcheggio Pietra Rossa e i provvedimenti assunti per limitare il rischio di sversamenti di liquidi inquinanti sulla piattaforma stradale;
- per quanto riguarda lo svincolo, esso è composto da un preliminare innesto a trombetta che confluisce in una rotatoria e da un successivo svincolo a quadrifoglio di cui il progetto in esame contempla solo una parziale realizzazione. La rappresentazione planimetrica da ragione delle perplessità sopra richiamate e pone in evidenza una sottrazione di suolo che, nel suo complesso, appare particolarmente rilevante e incompatibile con la qualità dei luoghi. Per la sezione tipo in galleria e su viadotto valgono le considerazioni già espresse;
- l'area di parcheggio non appare adeguatamente studiata nella sua conformazione plano-altimetrica; risulta infatti una rilevante pendenza delle corsie di accelerazione e decelerazione che ne imporrebbe lunghezze ben superiori rispetto a quelle previste;
- per quanto riguarda i provvedimenti relativi agli sversamenti accidentali, in assenza di una puntuale verifica idraulica, non appare certamente adeguato il coefficiente di sicurezza pari a 1,5 assunto per il calcolo del volume della vasca.

Appare inoltre del tutto inaccettabile la previsione dello smaltimento delle acque meteoriche per evaporazione e permeazione nel terreno, anche se riferita alle sole "condizioni normali". Le vasche, infatti, sono destinate a raccogliere progressivamente gli inquinanti dovuti al traffico e trasportati dalle acque di lavaggio delle superfici pavimentate; pertanto è ovvio prevedere che nei tempi lunghi si possa verificare un sensibile inquinamento delle falde superficiali;

- lo studio d'impatto, dopo aver approfondito in termini qualitativi le analisi per la scelta della soluzione meno compromissiva, affronta in modo sommario la valutazione degli impatti che essa può determinare su alcune componenti di particolare criticità, quali il sistema idrogeologico e gli ambiti naturali compresi tra il Torrente Marroggia e il Clitunno;
- il progetto di massima recepisce solo parzialmente le indicazioni dello studio d'impatto (ad es. per quanto riguarda il monitoraggio) e appaiono fortemente sottodimensionati gli oneri finanziari previsti per realizzare le opere e gli interventi di mitigazione degli impatti;
- il progetto di massima, inoltre, non fornisce alcuna indicazione in ordine alla documentazione contrattuale che dovrà essere predisposta per garantire in sede di esecuzione dei lavori, il rispetto di alcune esigenze che appaiono indispensabili per garantire il contenimento degli impatti (ad es. per il compenso dei movimenti di terra);
- la realizzazione della variante Flaminia in sede separata conserva la funzionalità dell'attuale collegamento, che potrà assumere una significativa funzione di servizio solo per i traffici locali. Conseguenza da ciò la possibilità di prevedere un declassamento della sede attuale della Flaminia finalizzato ad un recupero ambientale, ove questo fosse compatibile con le preesistenze.

Analogamente si deve osservare che tutta la fascia di territorio compresa fra l'infrastruttura esistente e quella in progetto, anche per la presenza della linea ferroviaria, assume un carattere residuale che, in assenza di opportuni provvedimenti, può innescare un progressivo fenomeno di degrado ambientale. Il rischio è tanto più concreto in quanto le caratteristiche idrogeologiche locali denunciano rilevanti criticità.

Ciò suggerisce l'opportunità di predisporre, contestualmente al progetto esecutivo della variante, un progetto di recupero e ripristino ambientale del territorio delimitato tra le due infrastrutture,



Il Ministro dell' Ambiente

adeguato a recuperare ove possibile opportune qualità ecologiche e ambientali, tutelando quelle ancora oggi presenti.

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTA la nota del 15 giugno 1994 della Regione Umbria, con cui si esprime un parere positivo subordinato ad alcune prescrizioni che si richiamano sinteticamente:

- per la galleria di Fabbreria si deve prevedere la messa a dimora di un impianto vegetazionale idoneo a compensare la perdita di patrimonio vegetale conseguente alla realizzazione del manufatto;
- per motivi di sicurezza è opportuno rivedere la soluzione progettuale ed eventualmente sopprimere l'area di sosta prevista presso Trevi;
- è altresì opportuno adottare soluzioni architettoniche diverse rispetto a quelle previste: per le strutture dei ponti e dei viadotti realizzando linee più morbide e senza spigoli vivi, per i muri di sostegno adottando rivestimenti in pietra locale (o in subordine opportunamente tinteggiati), per le scarpate dei rilevati tramite realizzazione di idonei modellamenti e opportuni raccordi col piano di campagna.

La Regione, inoltre, ritiene che per limitare le interferenze con i corsi d'acqua, le opere dovranno essere realizzate rispettando una distanza non inferiore a dieci metri dal piede degli argini o dal ciglio superiore delle sponde.

CONSIDERATO che il Ministero dei beni culturali e ambientali non ha espresso alcun rilievo relativamente al progetto presentato dall'ANAS;

PRESO ATTO CHE nel corso dell'istruttoria sono pervenute ai sensi dell'art. 6 della Legge n. 349/86 due osservazioni trasmesse, rispettivamente, dall'Associazione Italia Nostra e dalla Lega Ambiente, delle quali si è tenuto conto nel presente parere e che riguardano:

- Lega Ambiente segnala la particolare criticità dei luoghi con specifico riferimento:
 - alle dimensioni ed alla conseguente incombenza dello svincolo previsto in prossimità di Spoleto con la strada Tre Valli Umbre, localizzato su un'area di rilevante pregio ambientale;
 - al previsto attraversamento del Fiume Clitunno e all'affiancamento della nuova realizzazione viaria al Torrente Marroggia;
 - all'attraversamento di aree classificate come "zona con acquiferi sensibili ed aree di emergenza".
- Italia Nostra Sezione Spoleto/Foligno evidenzia la criticità idrogeologica delle aree interessate e le interferenze con i corpi idrici, richiamando inoltre l'attenzione su ulteriori elementi di interesse ambientale. Segnala in particolare il numero eccessivo di svincoli e la compromissione di alcune aree, tra cui quella della frazione di Poreta e la piana di Eggi.

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 a lavori di adeguamento in variante della piattaforma stradale al tipo III delle norme C.N.R. tra Spoleto e Foligno della Strada Statale n. 3 Flaminia, da realizzarsi nei comuni di Spoleto e Foligno (PG), località Strada Tre Valli-S. Eraclio, presentato dall'A.N.A.S., a condizioni che:

si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) in sede di progetto esecutivo dovrà adottarsi una sezione tipo in galleria e sulle opere d'arte atta a conservare le stesse dimensioni trasversali previste su terreno naturale;
- b) dovrà inoltre adottarsi una tipologia di svincolo in prossimità di Campello atta a ridurre l'attuale prevista sottrazione di suolo;
- c) oltre ad ottemperare alla prescrizione della Regione Umbria relativa alla soppressione dell'area di servizio di Trevi, dovrà essere rivista la progettazione dell'area di parcheggio Pietra Rossa, onde evitare gli inconvenienti precedentemente indicati, verificando il corretto dimensionamento delle corsie di accesso;
- d) dovrà provvedersi ad uno studio della domanda di traffico di medio e lungo periodo, specificamente orientato a valutare le reali future esigenze di un ulteriore ampliamento di sezione. Qualora lo studio confermasse tale esigenza il progetto esecutivo si dovrà far carico di rappresentare i successivi adeguamenti verificandone la fattibilità sotto il profilo tecnico e ambientale; tali verifiche dovranno comunque tener conto delle prescrizioni della Regione in ordine alla vicinanza dei manufatti ai corpi idrici; il progetto dell'eventuale terza corsia dovrà in ogni caso essere sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del comma 2, art. 1 del DPCM 377/86;
- e) ai fini di una corretta elaborazione del progetto esecutivo, dovrà provvedersi ad uno studio finalizzato alla valutazione del rischio statistico relativo alla probabilità degli sversamenti di liquidi tossici sulla piattaforma, onde verificare quali siano le reali esigenze di tutela. Dovrà quindi essere adottata, se necessaria, una soluzione tale da non compromettere le falde e comprensiva di un idoneo programma di monitoraggio atto a segnalare tempestivamente le emergenze;
- f) il progetto esecutivo dovrà essere elaborato a valle di più precise valutazioni delle interferenze della nuova costruzione con l'ambiente idrogeologico di superficie che diano sufficienti garanzie in ordine agli impatti previsti;
- g) il progetto esecutivo dovrà definire le regole contrattuali (capitolati) che dovranno essere rispettate dall'appaltatore per una conduzione dei lavori adeguata alle necessità segnalate dallo studio d'impatto, valutandone i costi relativi e prevedendone opportuna copertura;
- h) il progetto esecutivo dovrà contemplare gli interventi di inserimento ambientale e le mitigazioni d'impatto, descritti negli elaborati di studio, quantificandone con precisione gli oneri e prevedendone opportuna copertura;
- i) contestualmente alla redazione del progetto esecutivo dovrà essere predisposto uno studio per la sistemazione ambientale dell'area compresa tra l'attuale tracciato della Flaminia e la sua variante, con particolare riferimento alla tratta compresa tra lo svincolo di Campello e il viadotto sul Clitunno. Tale studio dovrà essere condotto in accordo con l'amministrazione regionale e con gli enti locali, al fine di individuare le aree e gli interventi che saranno realizzati



Il Ministro dell' Ambiente

dall'ANAS, contestualmente all'infrastruttura stradale e al fine di verificarne la coerenza con gli strumenti di pianificazione urbanistica e paesaggistica;

- D) gli elaborati previsti dal quadro prescrittivo sopra riportato dovranno essere inviati al Ministero dell'ambiente per le necessarie verifiche di ottemperanza prima di provvedere all'appalto, corredati da un quadro organico degli interventi sulla direttrice "Flaminia", che, in particolare, evidenzia gli eventuali ulteriori adeguamenti necessari, conseguenti al potenziamento della tratta in esame;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS di Perugia al Ministero lavori pubblici ed alla Regione Umbria, 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 25 LUG. 1995

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI