

**ASSE VIARIO MARCHE-UMBRIA
E QUADRILATERO DI PENETRAZIONE INTERNA
MAXILOTTO 1**

PROGETTO ESECUTIVO

CONTRAENTE GENERALE <div style="text-align: center;">  </div>		IL RESPONSABILE DEL CONTRAENTE GENERALE
GRUPPO DI PROGETTAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO APPROVATO ATI: TECHNITAL s.p.a. (mandataria) EGIS STRUCTURES & ENVIRONNEMENT S.A. SICS s.r.l. Società Italiana Consulenza Strade S.I.S. Studio di Ingegneria Stradale s.r.l. SOIL Geologia Geotecnica Opere in sottterraneo Difesa del territorio INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE <i>Dott. Ing. M. Raccosta</i> IL GEOLOGO <i>Dott. Geol. F. Ferrari</i>		IL PROGETTISTA IL GEOLOGO IL RESPONSABILE DELLA CONGRUENZA FUNZIONALE CON IL PROGETTO ESECUTIVO APPROVATO (ATI: TECHNITAL-EGIS-SOIL-SIS-SICS)
VISTO:IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO <i>Dott. Ing. Vincenzo Lomma</i>	VISTO:IL COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE	LA DIREZIONE LAVORI

**SUBLOTTO 2.1: S.S. 77 "VAL DI CHIEN TI" TRONCO PONTELATRAVE – FOLIGNO
TRATTO VALMENOTRE – GALLERIA MUCCIA
INTERSEZIONI E SVINCOLI
SVINCOLO DI COLFIORITO
RAMO H – RELAZIONE GENERALE AMBIENTALE**

Codice Unico di Progetto (CUP) F12C03000050010 (Delibera CIPE 13/2004)						REVISIONE	FOGLIO	SCALA				
CODICE ELAB. e FILE	Opera	Lotto	Stato	Settore	WBS	Disciplina	Tipo Doc.	N. Progress.				
	L0703	A2	E	P	SV40200	AMB	REL	001	A	--	--	
D												
C												
B												
A	EMISSIONE PER ISTRUTTORIA 487 QMU					10/04/15	E. Belardinelli	R. Petrucci	E. Roncallo			
REV.	DESCRIZIONE					DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO	APPROVATO RESP. TECNICO ANAS		

**ASSE VIARIO MARCHE - UMBRIA
E QUADRILATERO DI PENETRAZIONE INTERNA**

MAXILOTTO 1

SUBLOTTO 2.1

**S.S. 77 "VAL DI CHIANTI"
TRONCO FOLIGNO - PONTELATRAVE**

PROGETTO ESECUTIVO

VARIANTE del "Ramo H" dello SVINCOLO COLFIORITO

RELAZIONE GENERALE AMBIENTALE

INDICE

1. INTRODUZIONE	pag. 3
2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE SUE CARATTERISTICHE	pag. 4
3. VINCOLISTICA	pag. 7
4. ARCHEOLOGIA	pag. 9
5. MONITORAGGIO AMBIENTALE	pag. 16
6. CONCLUSIONI	pag. 17

Il Comune di Foligno, con note prott. n.55492 del 30/09/2009 e n.2912 del 21/01/2010, ha comunicato che il progetto così come individuato risulta in area protetta del Parco Regionale di Colfiorito (V/PC) ed in un'area con presenza di resti archeologici di notevole importanza. Per tali motivi l'amministrazione comunale ha proposto alla Committenza di modificare il tracciato stradale, così come approvato nel Progetto Esecutivo Approvato, adeguandolo a quanto previsto nel Piano Regolatore Comunale (P.R.G.), sfruttando la viabilità provinciale (SP 441) ed una strada di collegamento (in parte realizzata), limitrofa alla zona industriale di Colfiorito (P.I.P.), tra la SP441 e l'attuale SS77, in corrispondenza dell'innesto con la strada provinciale di Annifo.

2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE SUE CARATTERISTICHE

Per l'intervento in variante del Ramo H, si è opportunamente modificata la geometria del tracciato di progetto, in particolare, si propone di usufruire una strada di accesso al complesso industriale di Colfiorito e sulla Strada Provinciale n.441 (Fig.1) limitando, conseguentemente, l'impatto sul territorio dell'abitato di Colfiorito.

Rispetto al Progetto Esecutivo Approvato è stata ridotta la lunghezza del tracciato di nuova realizzazione di circa 400 m, in quanto viene sfruttata parte dell'attuale SP 441 e parte di una strada comunale, pertanto il nuovo tratto da realizzare avrà solamente una lunghezza di 275 m.

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- preparazione dell'area di cantiere anche per mezzo della rimozione della vegetazione presente limitatamente alle aree di occupazione approvate;
- formazione del rilevato stradale con l'utilizzo di terre e rocce provenienti dagli scavi delle vicine gallerie naturali;
- messa in opera dei tombini e realizzazione dei fossi di guardia ai piedi del rilevato stradale;
- intervento di ripristino a raso dell'asfalto e del rilevato esistenti sulla SP 441.

Il contesto in cui si inserisce il Ramo H è caratterizzato da un esistente impatto visivo sul paesaggio, nei limiti previsti dal S.I.A., nell'ambito del progetto dell'asse viario Foligno-Pontelatrave sopra citato.

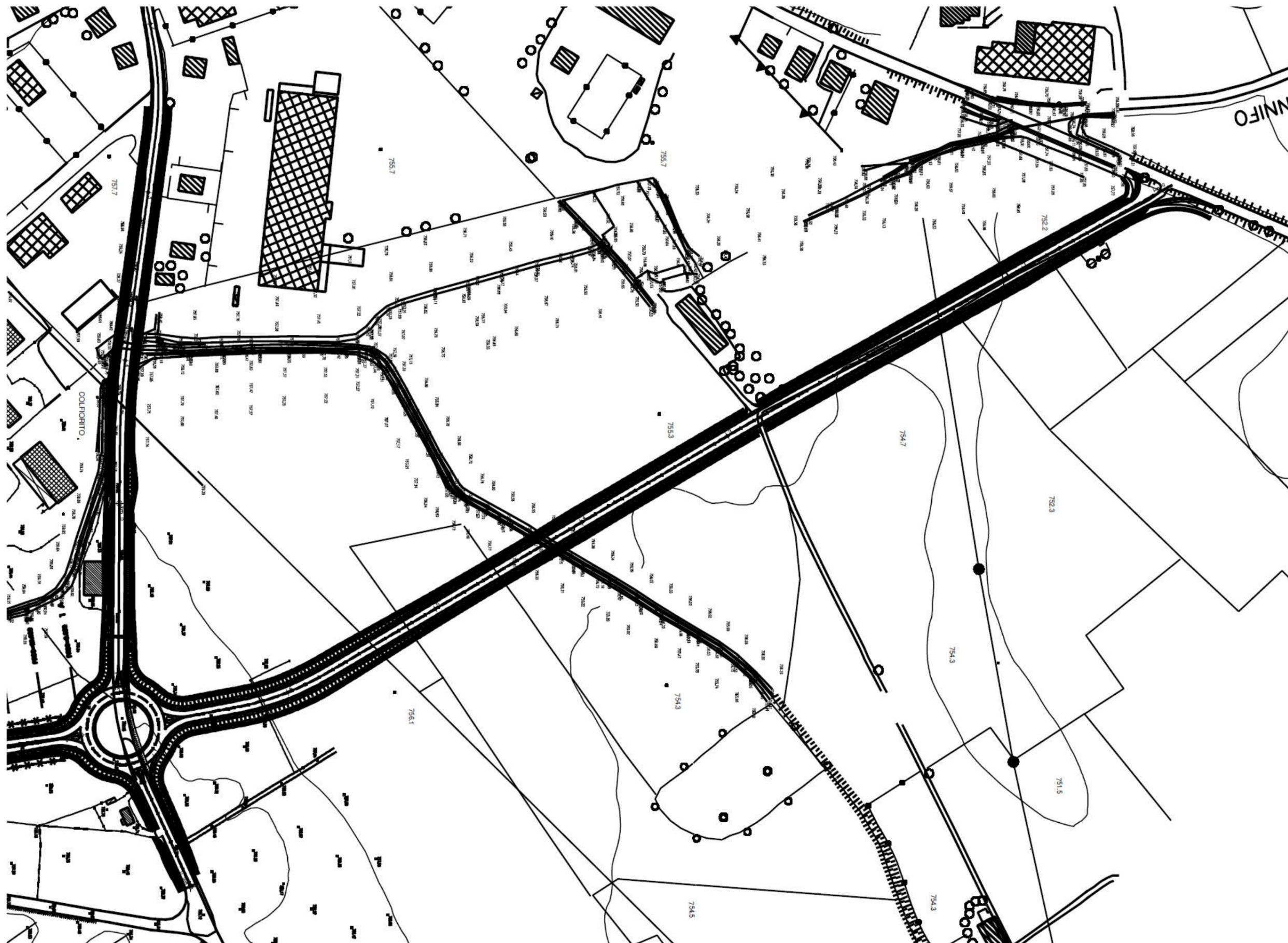


Fig.2 – Schema progettuale del Ramo H nel Progetto Esecutivo Approvato (P.E.A.)



Fig.3 – Schema progettuale del Ramo H previsto nella Variante al Progetto Esecutivo Approvato (P.E.A.)

3. VINCOLISTICA

Il rilevato stradale non ricade nell'area assoggettata al vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42 del 22 gennaio 2004.

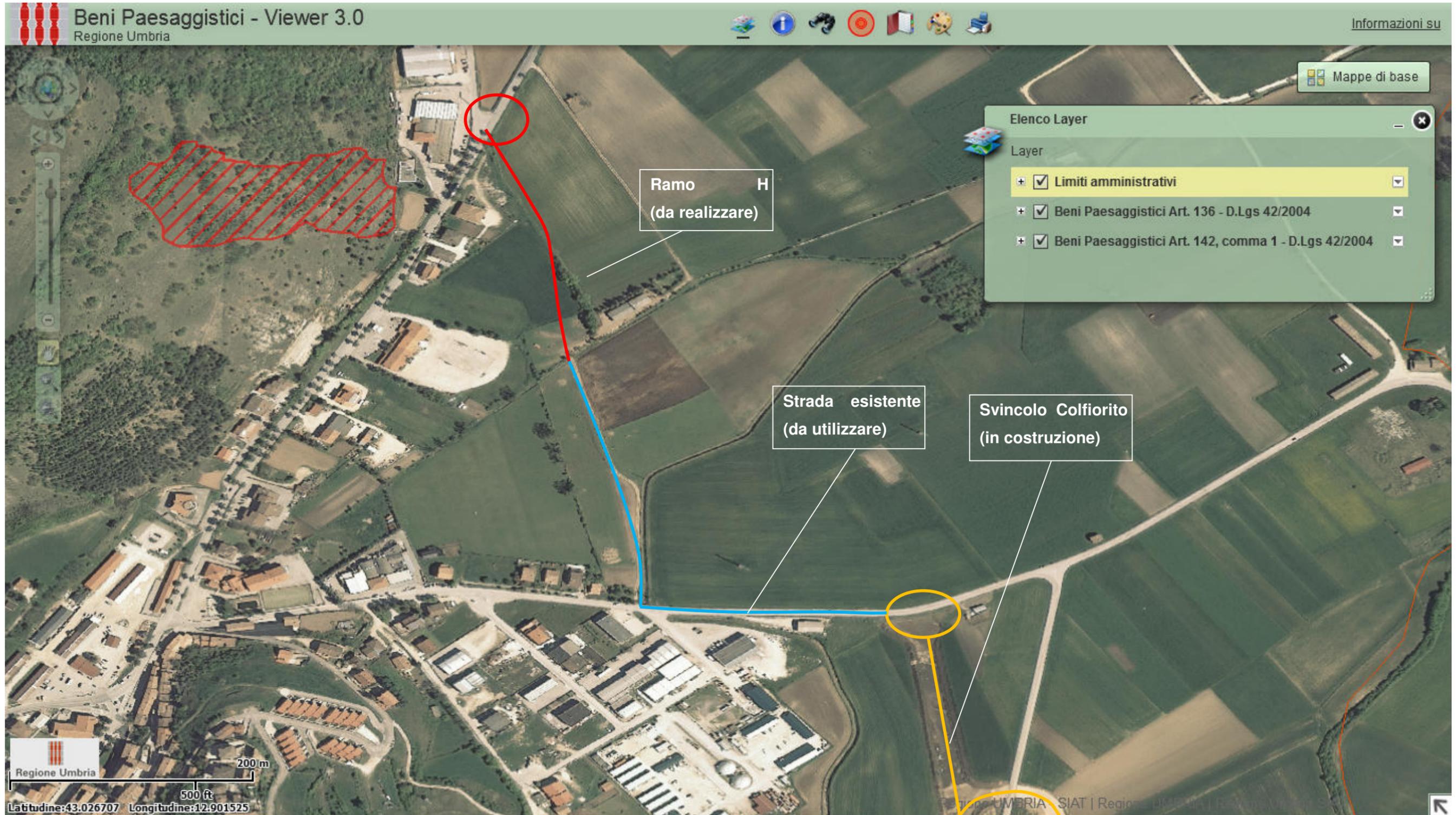


Fig.4 - Area d'intervento. Non è presente alcun Vincolo relativamente il D.Lgs n.42/2004 alla vegetazione boschiva - (Fonte SIT della Regione Umbria – Beni Paesaggistici)

Le indicazioni ed analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico e nell'area di intervento considerata, sono state rilevate dagli strumenti di pianificazione paesaggistica, urbanistica e territoriale e da ogni fonte normativa, regolamentare e provvedimento. È stata altresì verificata (cfr. LO703.A2.E.P.SV402.00.AMB.REL.002.A - Relazione Paesaggistica) che non sono presenti beni culturali tutelati ai sensi della Parte seconda del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Inoltre è stata predisposta una rappresentazione fotografica dello stato *Ante Operam* dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico, effettuata da luoghi di normale accessibilità, da punti e percorsi panoramici (cfr. LO703.A2.E.P.SV402.00.CRT.PLA.001.A - Carta Intervisibilità), dai quali è stato possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.

Il progetto di variante rende comprensibile l'adeguatezza della modifica attuata nel contesto paesaggistico così come descritto nello stato di fatto.

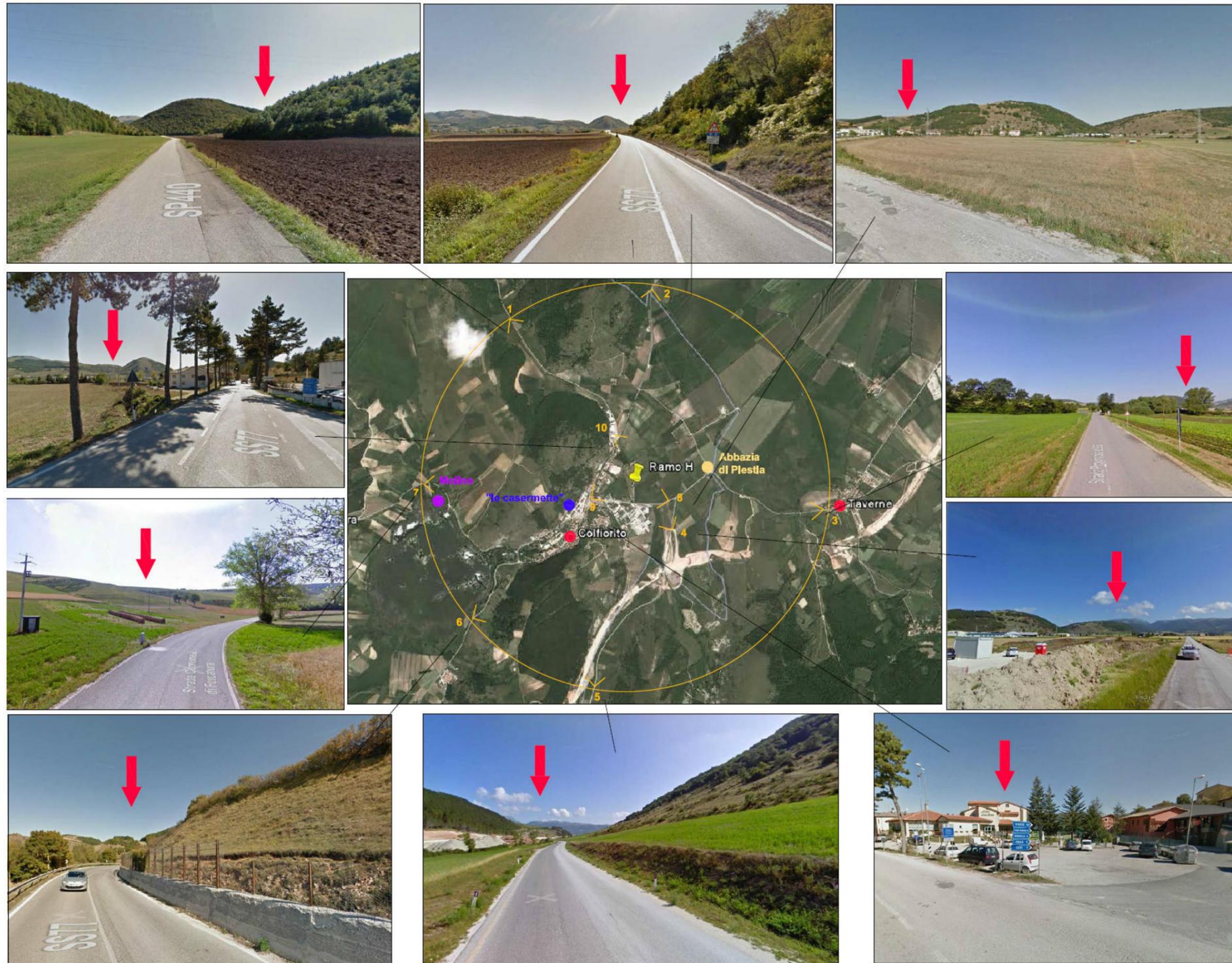


Fig.5 – Stralcio planimetrico Carta intervisibilità

4. ARCHEOLOGIA

Per il presente studio si sono applicate le moderne metodologie di indagine nel campo della topografia archeologica, basate non solo sullo studio tradizionale delle fonti bibliografiche ed archivistiche, ma soprattutto sulla ricognizione diretta del territorio e sull'utilizzo delle tecnologie applicate alle immagini aeree (fotoraddrizzamento, georeferenziazione delle immagini, restituzione delle tracce su base cartografica, ecc.), metodologia in linea con gli attuali standard di ricerca applicati da enti universitari e di tutela.

Dalla suddetta ricerca risulta che l'occupazione stabile del comprensorio di Colfiorito, risalente già all'inizio dell'età del Bronzo, si sviluppa in funzione di controllo strategico di uno dei principali valichi appenninici, su cui convergono importanti direttrici viarie transregionali tracciate tra l'area adriatica, la Valle Umbra e l'area sabina. La depressione carsica su cui è centrato il distretto era occupata in età pliocenica da un grande lago, ridotto nel corso dei millenni ai due bacini di Colfiorito, ora trasformato in palude e del Casone prosciugato nel XV secolo.

Intorno a questo secondo bacino si sviluppano a partire dalla prima età del ferro alcuni abitati costituiti da capanne a pianta sub-circolare. Tale sistema insediativo si modifica nel corso del VI sec. a.C., quando gli abitati, ciascuno dotato di una propria necropoli, si spostano sulle cime collinari che circondano l'invaso dando luogo ad un complesso sistema di castellieri centrato sul sito egemone di Monte Orve, ai cui piedi si sviluppa la necropoli principale del distretto ed il santuario della dea Cupra. Questa strutturazione non sembra evolversi durante l'età preromana verso forme di organizzazione propriamente urbane. La crisi del sistema, particolarmente evidente a partire dalla metà del IV sec. a.C., è sancita in via definitiva dall'ingresso nell'orbita romana, che nei decenni finale del III sec. a.C. darà probabilmente luogo alla praefectura di Plestia; in seguito alla deduzione nell'area di coloni viritani, e all'incorporazione della popolazione nella cittadinanza romana. In questa fase si colloca l'unico episodio storico che le fonti ricordano: la vittoria dell'esercito cartaginese sulle truppe romane guidate da C. Centenio, avvenuto nel 217 a.C., all'indomani della battaglia del Trasimeno, presso il lago Plestino. Il centro, ascritto alla tribù Oufentina, fu amministrato inizialmente da un collegio di octoviri. Nel corso della prima età imperiale, in coincidenza con la tarda elevazione al rango di municipium, la struttura amministrativa si evolverà verso una costituzione di tipo quattuorvirale. In età augustea Plestia verrà inclusa nella regio VI.

Di seguito si riportano gli stralci planimetrici delle carte relative alle Presenze Archeologiche, del Rischio e della Visibilità:

Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di Penetrazione interna

Maxilotto 1

sublotto 1.2 - 2.1

Carta delle presenze archeologiche

	Insedimento		Ponte
	Area urbana di Plestia		Indicazione bibliografica
	Strada		Rischio archeologico basso
	Terrapieno		Rischio archeologico medio
	Rinvenimento sporadico		Rischio archeologico alto

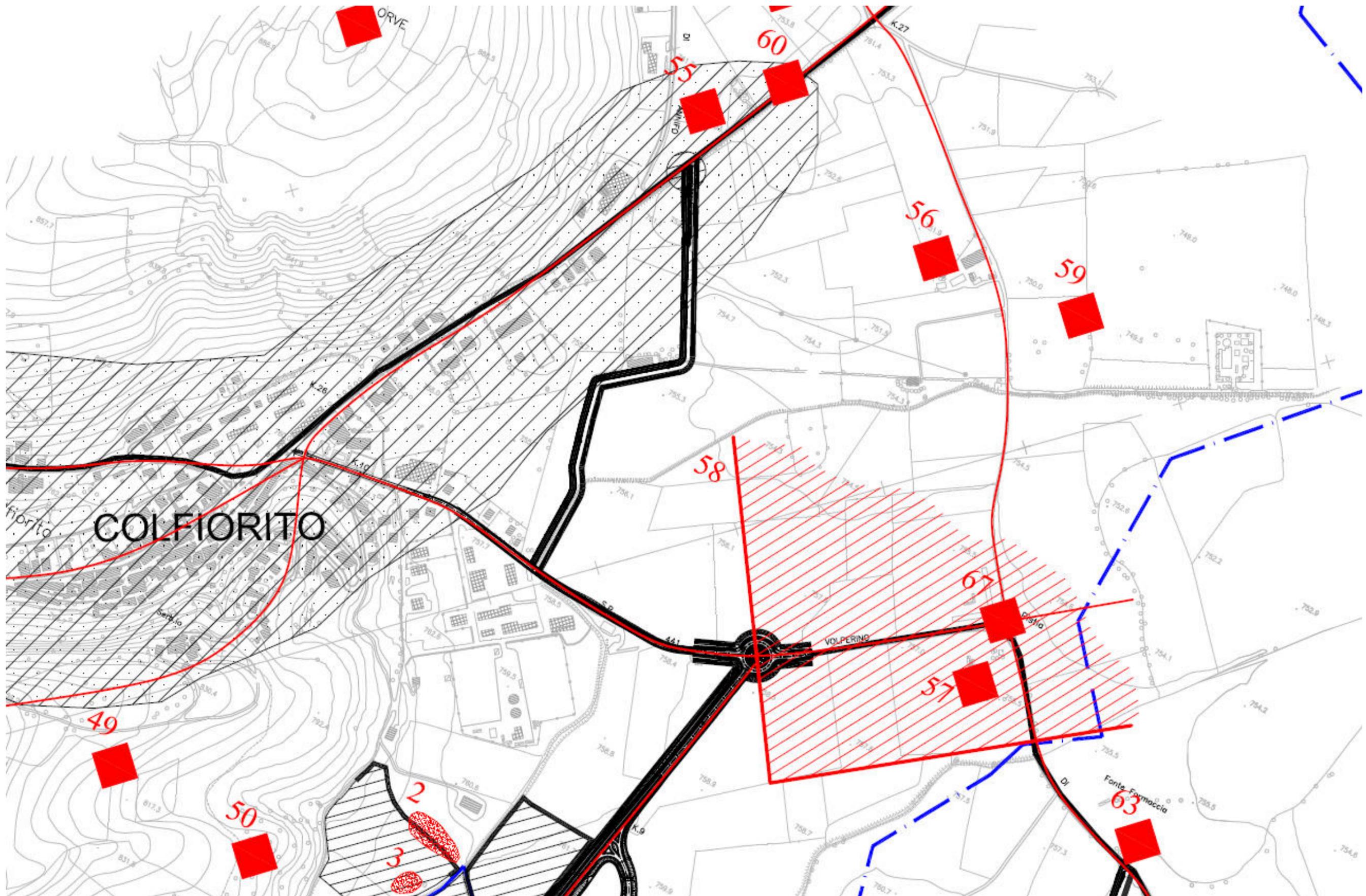
Carta della Visibilità e del Danno

	Visibilità ottima		Terreno di riporto
	Visibilità buona		Aree chiuse
	Visibilità sufficiente		Arature profonde
	Visibilità scarsa		Sbancamento / Cava
	Visibilità nulla		Scavi clandestini
	Area boschiva		

scala 1:10,000

editing cartografico: G.F. Pocobelli





Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di Penetrazione interna

Maxilotto 1

sublotto 1.2 - 2.1

Carta del Rischio Archeologico

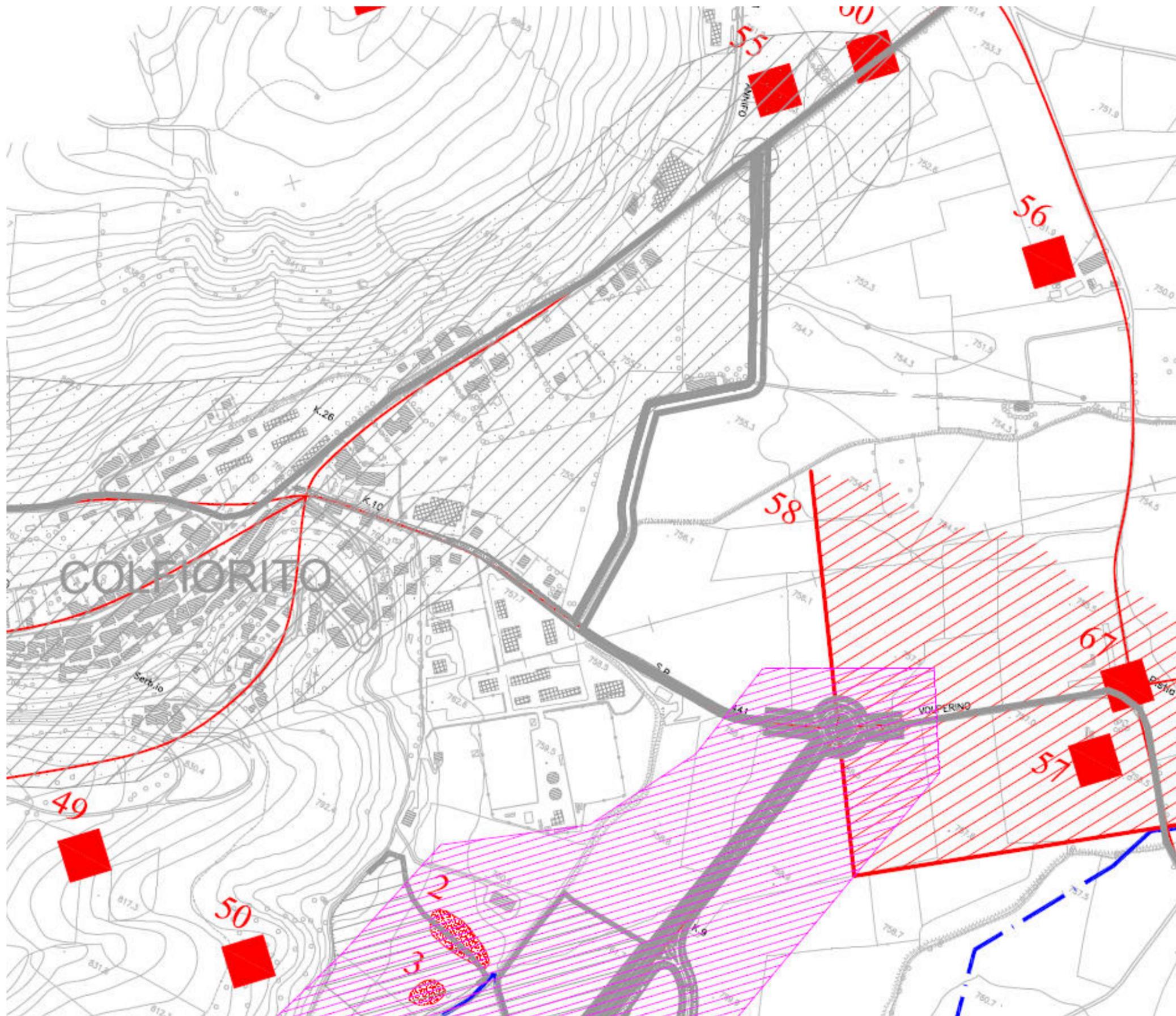
 Insediamento	 Ponte
 Area urbana di Plestia	 Indicazione bibliografica
 Strada	 Rischio archeologico basso
 Terrapieno	 Rischio archeologico medio
 Rinvenimento sporadico	 Rischio archeologico alto

Carta della Visibilità e del Danno

 Visibilità ottima	 Terreno di riporto
 Visibilità buona	 Aree chiuse
 Visibilità sufficiente	 Arature profonde
 Visibilità scarsa	 Sbancamento / Cava
 Visibilità nulla	 Scavi clandestini
 Area boschiva	

scala 1:10.000

editing cartografico: G.F. Pocobelli (Coop. Archeologia)



Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di Penetrazione interna

Maxilotto 1

sublotto 1.2 - 2.1

Carta della visibilità

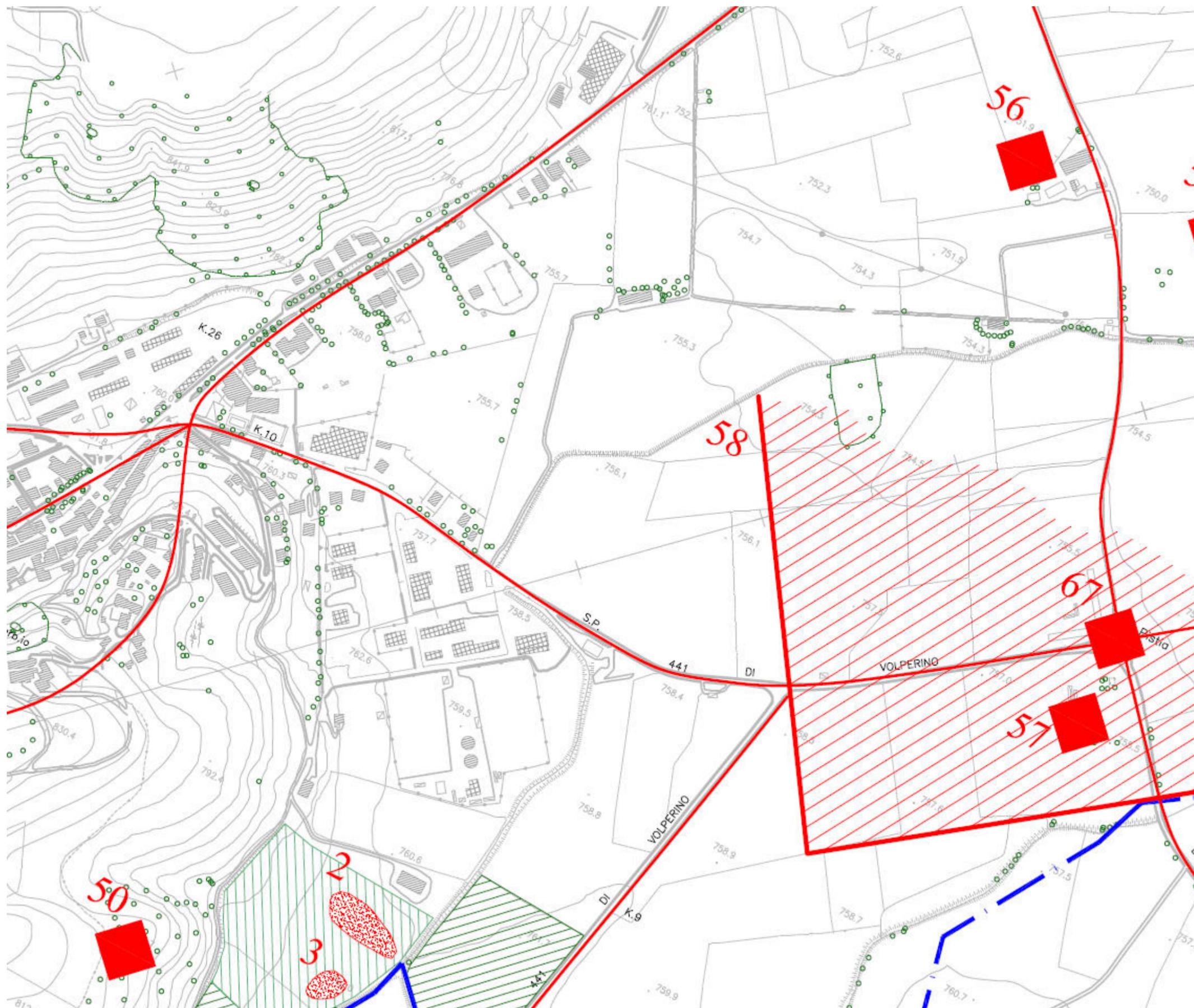
 Insediamento	 Ponte
 Area urbana di Plestia	 Indicazione bibliografica
 Strada	 Rischio archeologico basso
 Terrapieno	 Rischio archeologico medio
 Rinvenimento sporadico	 Rischio archeologico alto

Carta della Visibilità e del Danno

 Visibilità ottima	 Terreno di riporto
 Visibilità buona	 Aree chiuse
 Visibilità sufficiente	 Arature profonde
 Visibilità scarsa	 Sbancamento / Cava
 Visibilità nulla	 Scavi clandestini
 Area boschiva	

scala 1:10.000

editing cartografico: G.F. Pocobelli (Coop. Archeologia)



Da quanto emerso dallo studio archeologico della zona è possibile asserire che il tracciato stradale, così come previsto nel progetto esecutivo approvato, ricade in parte all'interno dell'Area Urbana di Plestia e molto probabilmente interferisce con il sito archeologico n°58. Tale sito risulta quale antica città umbra situata sull'altopiano di Colfiorito, nella zona della chiesa di S. Maria di Pistia, estesa per circa 62 ettari nel I secolo a.C. (Età Romana) Il centro sembra essere stato delimitato ad E dalla linea di costa del Lacus Plestinum mentre ad O e a S i limiti sono stati individuati grazie alla fotografia aerea; incerto, invece, il limite settentrionale anche se il santuario dedicato alla Dea Cupra, posto poche centinaia di metri a N della chiesa, doveva essere già esterno alla città. Il centro presentava una organizzazione urbanistica con assi stradali ortogonali ed il foro della città viene comunemente identificato con l'incrocio tra la "via di Spina" e la "via nucerina".

Altresì, il tracciato da PEA risulta all'interno dell'area a rischio archeologico alto, situazione non riscontrabile nella soluzione di variante, pertanto non si può altro che affermare che la nuova soluzione progettuale risulta estremamente mitigatrice rispetto alla precedente di PEA.

5. MONITORAGGIO AMBIENTALE

L'area interessata dal progetto di realizzazione del Ramo H è ubicata all'interno dell'asse viario di nuova realizzazione della nuova strada statale 77 "Val di Chienti", tratto Foligno-Pontelatrive, nell'ambito del Progetto Quadrilatero Marche-Umbria, che costituisce una infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale ai sensi della Legge Obiettivo 21 dicembre 2001 n.443. Tale intervento si inserisce nell'ambito del potenziamento dell'intero asse viario Foligno-Civitanova Marche, attraverso l'adeguamento a quattro corsie dell'attuale sede stradale, già completa da Pontelatrive fino all'innesto con la strada statale n.16 "Adriatica".

Il Piano di Monitoraggio Ambientale tuttora in corso, previsto dalla legge obiettivo, è uno strumento fondamentale per la tutela dell'ambiente che permette di controllare le attività di cantiere e gli eventuali effetti sull'area, al fine di migliorare le prestazioni ambientali dell'opera per conseguire la massima compatibilità con il contesto territoriale di riferimento.

Sulla base dei rilievi effettuati in campagna, della documentazione raccolta, dei dati bibliografici, sono state redatte le analisi di settore. Queste, corredate da tabelle e carte tematiche, sono state raccolte nei rapporti tematici di settore, riportati nei successivi capitoli a cui si rimanda per la lettura di quanto attiene le caratteristiche delle componenti e dei fattori ambientali presi in esame. Sinteticamente, le suddette analisi di settore, nel complesso, risultano esaustive.

Sulla base delle potenziali interferenze ambientali determinate dalla realizzazione del progetto, lo studio (cfr LO703.A2.E.P.SV402.00.AMB.REL.003.A – Studio Preliminare Ambientale) ha approfondito le indagini sulle seguenti componenti ambientali ed all'interno degli ambiti di seguito specificati:

- a) Atmosfera;
- b) Ambiente idrico sotterraneo;
- c) Paesaggio.

Dai dati ottenuti dai vari rilevamenti in sito e/o foto interpretati e/o raccolti dalla lettura della documentazione disponibile, si sono elaborati i documenti oggetto del presente documento, indispensabili per una lettura globale del territorio in studio ed una successiva interpretazione dei fenomeni da quali non sono emerse criticità.

6. CONCLUSIONI

Gli elaborati prodotti hanno evidenziato che l'intervento proposto non produce danni al territorio, non arreca pregiudizio al valore paesaggistico ed ambientale, riducendo sensibilmente l'impatto visivo indotto dal numero di pile previste nel Progetto Esecutivo Approvato.

La modifica del Ramo H risponde alle variate esigenze operative di cantiere consente il contenimento degli impatti sulle singole componenti ambientali entro i limiti previsti dallo Studio Impatto Ambientale