

**S.S 685 "DELLE TRE VALLI UMBRE"**  
**TRATTO SPOLETO - ACQUASPARTA**  
**1° stralcio: Madonna di Baiano-Fiorenzuola**

**SUPPORTO AGGIORNAMENTO PROG. DEFINITIVO**

COD. **PG143**

**PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - GDG - ICARIA**

**IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:**

Dott. Ing. Nando Granieri  
 Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351

**IL PROGETTISTA:**

Dott. Ing. Federico Durastanti  
 Ordine degli Ingegneri della Prov. di Terni n° A844

**IL GEOLOGO:**

Dott. Geol. Giorgio Cerquiglini  
 Ordine dei Geologi della Regione Umbria n°108

**IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:**

Dott. Ing. Filippo Pambianco  
 Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1373

**Il Responsabile di Progetto**

Arch. Pianificatore Marco Colazza

**Il Responsabile del Procedimento**

Dott. Ing.  
 Alessandro Micheli

**PROTOCOLLO**

**DATA**

**IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:**

**MANDATARIA:**

**MANDANTI:**



Dott.Ing. N.Granieri  
 Dott.Arch. N.Kamenicky  
 Dott.Ing. V.Truffini  
 Dott.Arch. A.Bracchini  
 Dott.Ing. F.Durastanti  
 Dott.Ing. E.Bartolucci  
 Dott.Geol. G.Cerquiglini  
 Geom. S.Scopetta  
 Dott.Ing. L.Sbrenna  
 Dott.Ing. E.Sellari  
 Dott.Ing. L.Dinelli  
 Dott.Ing. L.Nani  
 Dott.Ing. F.Pambianco  
 Dott. Agr. F.Berti Nulli

Dott. Ing. D.Carlaccini  
 Dott. Ing. S.Sacconi  
 Dott. Ing. G.Cordua  
 Dott. Ing. V.De Gori  
 Dott. Ing. C.Consorti  
 Dott. Ing. F.Dominici

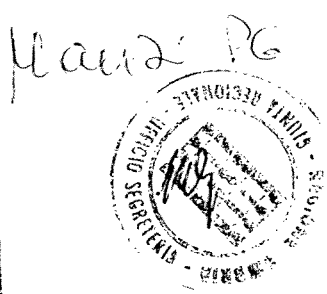
Dott. Ing. V.Rotisciani  
 Dott. Ing. F.Macchioni  
 Geom. C.Vischini  
 Dott. Ing. V.Piunno  
 Dott. Ing. G.Pulli  
 Geom. C.Sugaroni



**INQUADRAMENTO GENERALE**  
**ELABORATI DI CONFRONTO CON IL PROGETTO PRELIMINARE**  
**Fascicolo dei Pareri**

CODICE PROGETTO			NOME FILE	REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.	T00-EG01-GEN-RE04		
L O P G 1 4 3	D	2 0 0 7	CODICE ELAB. T 0 0 E G 0 1 G E N R E 0 4	A	-
A	Emissione		30/11/2020	L.Sbrenna	S.Bracchini
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO
					APPROVATO

DIREZIONE POLITICHE TERRITORIALI  
 Assessore \_\_\_\_\_  
 SERVIZIO \_\_\_\_\_  
 UFFICIO TEMPORANEO \_\_\_\_\_  
 DATA arrivo 29 MAR. 2000  
 POSIZIONE INDIVIDUALE \_\_\_\_\_  
 VISTO del Direttore \_\_\_\_\_



**REGIONE DELL'UMBRIA**  
**GIUNTA REGIONALE**

DIREZIONE POLITICHE TERRITORIALI, AMBIENTE  
 E INFRASTRUTTURE

SERVIZIO: PROGRAMMI PER L'ASSETTO DEL  
 TERRITORIO

**DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE**

N. 2470 DEL 22 MAR. 2000

**OGGETTO: L.R. 11/98 ART. 7. Giudizio di compatibilita' ambientale sul progetto di costruzione della S.S. Tre Valli Umbre, tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino in Comune di Spoleto da parte dell'Ente Nazionale per le Strade, Compartimento della Viabilita' per l'Umbria.**

- Visto il decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29 e successive modificazioni ed integrazioni;
- Vista la legge regionale 22 aprile 1997, n. 15;
- Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e la legge regionale 9 agosto 1991, n. 21;
- Visto il Regolamento interno della Giunta;
- Viste le direttive della Giunta regionale per l'esercizio delle funzioni della dirigenza e degli uffici;
- Considerato che con la sottoscrizione del presente atto se ne attesta la legittimita';

**MOD. B**

Spazio riservato all'Archivio

Empty box for archive space.

**PARERE DI REGOLARITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA**

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarita' tecnico-amministrativa della determinazione dirigenziale.

Il dirigente responsabile o suo delegato  
*Arch. Nicola Beranzoff*

*[Signature]*

Data 22 MAR. 2000

**PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE**

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarita' contabile della determinazione dirigenziale, la cui spesa trova copertura finanziaria al cap. \_\_\_\_\_ del bilancio regionale per l'esercizio finanziario \_\_\_\_\_

Il dirigente responsabile Serv. Ragioneria o suo delegato

Data \_\_\_\_\_

**PARERE IN ORDINE ALLA LIQUIDAZIONE DI SPESA**

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarita' della determinazione di liquidazione a fronte del seguente impegno di spesa \_\_\_\_\_

Il dirigente responsabile Serv. Ragioneria o suo delegato

Data \_\_\_\_\_



**Vista** La Legge regionale 9 aprile 1998 n.11. Norme in materia di impatto ambientale;

**Vista** l'istanza con l'allegata documentazione in data 23.11.1999 n. 37447 pervenuta in Regione in data 24.11.1999 e assunta agli atti con prot. 14323 del 1.12.1999, con la quale l'Ente Nazionale per le Strade - Compartimento per l'Umbria chiedeva il giudizio di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 7 della L.R. n. 11/98, per il progetto di realizzazione del tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino della S.S. Tre Valli Umbre nel territorio del Comune di Spoleto;

**Visto** che il progetto presentato dall'Ente Nazionale per le Strade rientra tra quelli indicati nell'allegato B) punto 7 lettera g) "strade extraurbane secondarie" del D.P.R. 12/4/96 così come modificato e integrato dal D.P.C.M. 3 settembre 1999, e interessa un ambito classificato "Agricolo di particolare interesse" ai sensi dell'art. 3 della L.R. 9/4/98 n.11 è assoggettato a procedura di V.I.A.;

**Visto** che per quanto suddetto il progetto è stato sottoposto alla procedura di cui all'art. 5 della L.R. 11/98 sulla valutazione di impatto ambientale;

**Vista** la dichiarazione di compatibilità urbanistica dell'intervento resa dal Comune di Spoleto con nota n. 27158 del 02/12/99;

**Vista** la Relazione conclusiva del Servizio Regionale Programmi per l'Assetto del Territorio rimessa con prot. n. 2686/UI del 07/03/2000, al termine dei lavori della Conferenza dei Servizi che ha preso in esame il progetto presentato dall'Ente Nazionale per le Strade;

**Visto** il documento istruttorio predisposto dal Servizio Programmi Assetto del Territorio in merito al progetto e al relativo studio di impatto ambientale presentato dall'Ente Nazionale Strade - Compartimento della Viabilità per l'Umbria, le cui risultanze sono state illustrate in sede di Conferenza e riportate nel verbale relativo;

**Visto** il VERBALE allegato alla RELAZIONE CONCLUSIVA, della Conferenza dei Servizi di cui all'art.6 della L.R. 11/98 che ha esaminato il progetto dell'Ente Nazionale per le Strade nelle sedute del 10.01.2000, 07.02.2000 e 21.02.2000, verbale comprensivo di tutti i pareri pervenuti che ne costituiscono parte integrante;

**Vista** la nota 27837 del 23/12/99 con la quale il COMUNE DI SPOLETO ha espresso parere favorevole all'intervento ritenendo adeguata l'analisi presentata nel quadro di riferimento ambientale e subordinando l'approvazione all'osservanza delle seguenti prescrizioni da recepire in fase di redazione del progetto esecutivo:

- per il rivestimento delle scarpate non dovranno essere utilizzate le tipologie previste nello schema 9 e 10;
- nello schema 11 dovranno essere previsto l'inserimento di talee all'interno di gabbioni nella fase costruttiva;
- non dovranno essere le specie arboree acero pseudoplatano e sorbo degli uccellatori.

**Vista** la nota 13/80/87 del 21/12/99 la quale la PROVINCIA di PERUGIA ha trasmesso il parere di competenza specificando che dall'esame degli atti del P.T.C.P. adottato in data 23/02/1999, anche se ancora non approvato, si rileva che il tracciato della strada in questione rientra nelle previsioni del sistema infrastrutturale-insediativo. Dall'analisi paesaggistica desunta dagli elaborati si rilevano soluzioni progettuali che non fanno incidere in maniera sostanziale il tracciato nel contesto dei luoghi. Nel parere, la Provincia di Perugia ritiene utile, ai fini di una più completa valutazione del progetto, l'acquisizione di una documentazione dalla quale, attraverso una simulazione della sovrapposizione delle soluzioni progettuali su base fotografica, sia possibile valutare gli effetti derivanti dall'inserimento del nuovo



tracciato nell'ambito paesaggistico interessato. Per quanto concerne i siti archeologici, di cui all'atlante 2, viene sollecitata la massima attenzione nell'attuazione degli interventi. Si richiede attenzione per quanto riguarda l'esecuzione delle strade di servizio, piazzole per depositi temporanei di materiale, cave di prelievo improvvisate, discariche di materiale di risulta dei lavori, compressione del soprassuolo, danni alla vegetazione. Pertanto analizzato l'inserimento delle opere all'interno dell'ambito esaminato, non si rilevano particolari osservazioni rispetto alle previsioni progettuali proposte. La movimentazione dei rifiuti derivanti dalle opere di progetto, dovrà avvenire nel rispetto del D.L. 5.02.97 N. 22 e successive modificazioni ed integrazioni. Nel caso di utilizzazione di rifiuti speciali non pericolosi per realizzare i rilevati sottofondi stradali dovrà essere garantito il rispetto di quanto previsto dagli artt. 31 e 33 del D.L. 5.02.97 N. 22 e dal D.M. 5.02.98, è comunque prevedere l'esecuzione del necessario test di cessione per ogni partita di rifiuto non pericoloso avviato al recupero.

**Vista** la nota n. 14013 del 18/12/1999 con la quale la Soprintendenza Archeologica per l'Umbria ha fatto presente che il territorio interessato dai lavori fa parte di un sistema territoriale omogeneo che conserva tracce consistenti relative al periodo preromano e romano e quindi riveste grande importanza archeologica per cui è opportuna la redazione preliminare di una carta archeologica da realizzarsi secondo la metodologia indicata nel documento allegato alla nota. Nella stessa nota viene specificato che i punti più delicati del percorso sono gli svincoli a nord di S. Sabino e a nord di Cortaccione, coincidenti con la Flaminia Romana e con l'attuale Flaminia, una strada antica individuabile dalla presenza di numerose ville romane. Entrambe gli svincoli dovrebbero essere evitati nel loro attuale posizionamento. Ad ogni buon conto nella nota vengono poste le seguenti inderogabili condizioni per la realizzazione del progetto:

- tutti i lavori di scavo, sia preliminari che esecutivi debbono essere eseguiti sotto il controllo di personale tecnico-scientifico specializzato di fiducia;
- nel sito archeologico indicato presso Croceferro dovranno essere eseguiti i sondaggi archeologici preliminari in entrata ed uscita della galleria sotto il controllo di personale scientifico specializzato di fiducia della Soprintendenza;
- gli oneri del controllo dei sondaggi archeologici e di rilievo, compreso il personale tecnico specializzato, saranno a carico dell'Ente Appaltante, mentre la Direzione Scientifica sarà della Soprintendenza Archeologica cui sarà consegnata tutta la documentazione relativa ai lavori di assistenza e di scavi nel termine di due mesi dall'ultimazione dei lavori;
- in base ai risultati degli scavi potranno rendersi necessarie modifiche al progetto per salvaguardare le strutture archeologiche che si dovessero rinvenire; pertanto prima di passare alla fase attuativa, dovrà essere effettuata una verifica generale del progetto in relazione agli elementi emersi dagli scavi.

**Visto** il parere in data 21.02.2000 reso in sede di conferenza dal rappresentante della Soprintendenza per i Beni AA.AA.AA.SS. per l'Umbria con il quale si è espressa riserva di esprimere osservazioni e prescrizioni in sede di approvazione del progetto esecutivo dell'opera per un suo migliore inserimento nel contesto dei luoghi;

**Vista** la nota 1238 del 17/02/2000 con la quale l'A.S.L. n. 3 di Foligno ha espresso parere favorevole all'intervento con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

- vengano adottati in fase di cantiere tutti i provvedimenti necessari alla limitazione dei livelli di rumorosità, vibrazioni e polverosità dell'aria. Tali accorgimenti dovranno essere particolarmente curati in fase di realizzazione della galleria sottostante l'abitato di Croceferro;
- il progetto esecutivo dovrà prevedere accorgimenti tecnici adeguati per la limitazione, ad opera ultimata, dei livelli di rumorosità e vibrazioni derivanti dal traffico autoveicolare e pesante, in concomitanza della galleria sottostante l'abitato di Croceferro. A tale proposito dovrà essere fornita ai competenti servizi dell'A.S.L. n. 3 - sede di Spoleto, una relazione tecnica dettagliata che descriva gli accorgimenti tecnici previsti e contenga la previsione di quanto gli stessi siano in grado di abbattere i livelli di rumorosità e vibrazioni.



**Visto** che nei tempi previsti dalla L.R. 11/98 pervenivano al Comune di Spoleto e alla Regione dell'Umbria, osservazioni da parte della società CO.IM.A S.p.a. e da parte della ditta OLEIFICIO CORICELLI relative ad un diverso posizionamento delle rampe dello svincolo alla progressiva km. 2+358. La proposta riguarda soltanto l'inversione della posizione delle due rotonde dello svincolo ai fini di consentire una migliore funzionalità dello stesso e in quanto con tale soluzione si evita di eliminare la strada vicinale già esistente a servizio dell'attività agrituristica presente in zona e si consente una più corretta ubicazione rispetto all'ingresso dell'Oleificio.

**Vista** la nota n. 2963 del 17.2.2000 con la quale il Comune di Spoleto ha comunicato la situazione delle cave esistenti sul territorio comunale in rapporto all'opera da realizzare: nella zona del bacino di Poreta le uniche cave autorizzate dispongono ancora di circa 200.000 mc. di materiale estraibile. L'Amministrazione comunale sta predisponendo un nuovo piano cave in variante al precedente al fine di prevedere per il bacino di Poreta un volume scavabile di circa 1.400.000 mc., anche in considerazione che sul territorio comunale si sta iniziando a realizzare la nuova strada Flaminia nel tratto Spoleto-Foligno. Il Comune di Spoleto fa inoltre presente che a seguito della proposta di un piano attuativo per la realizzazione di un ippodromo in loc. Poreta sarà possibile, un conseguente sbancamento di circa 1.600.000 mc di materiale idoneo alla realizzazione dei rilevati della nuova opera. Pertanto il Comune ponendosi il problema di come doveva essere utilizzato tale materiale ha stabilito che nello schema di convenzione da stipularsi tra il Comune stesso e la società titolare del realizzando ippodromo sia riportata la seguente clausola: "Il soggetto attuatore si impegna a non commercializzare il materiale proveniente dagli sbancamenti che sarà utilizzato per realizzare riporti sulle costruende Strade Statali". Quanto sopra sarà concordato con l'Amministrazione comunale che disporrà apposito atto autorizzatorio. Ciò è auspicabile anche in relazione a quanto emerso in sede di Conferenza e cioè che la Regione non ha, sotto il profilo urbanistico e ambientale, approvato la variante urbanistica presentata dal Comune di Spoleto per l'ampliamento delle attività estrattiva previste in loc. Vallocchia e S. Chiodo in quanto interessano ambiti sottoposti a tutela ambientale.

**Visto** che nel corso della seduta della conferenza del 07.02.2000 e del 21.02.2000 l'Ente Nazionale per le Strade ha consegnato una documentazione integrativa tesa a chiarire e approfondire le problematiche sollevate in corso di conferenza o nei pareri pervenuti;

**Rilevato** che la Conferenza dei Servizi:

- Visti ed esaminati tutti i pareri tecnici pervenuti da parte degli UFFICI REGIONALI e da parte degli ESPERTI REGIONALI nominati;
- Viste ed esaminate LE RISULTANZE ISTRUTTORIE dell'Ufficio regionale Programmi Assetto del territorio
- Visti ed esaminati il parere del COMUNE di SPOLETO e della PROVINCIA di PERUGIA;
- Visto ed esaminato il parere dell' ASL n. 3 di FOLIGNO competente per territorio;
- Visti i pareri della SOPRINTENDENZA per i BENI AA.AA.AA.SS. per l'UMBRIA e della SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA per l'UMBRIA;
- Viste le osservazioni presentate nei termini di legge relative ad un diversa conformazione dello svincolo alla progressiva Km. 2+358, ritenute pertinenti in sede di Conferenza e pertanto accolte, in relazione alla migliore funzionalità ottenibile dell'opera;
- Vista ed esaminata la documentazione progettuale ed anche quella integrativa rimessa dall'Ente Nazionale per le Strade nel corso delle sedute della Conferenza, dopo ampio e approfondito esame, articolatosi in tre sedute, di tutte le problematiche sollevate e delle più idonee soluzioni tecniche capaci di risolvere in modo compiuto e adeguato tali problematiche assicurando un corretto inserimento ambientale compatibile dell'opera, ha concluso i lavori, determinando un GIUDIZIO FAVOREVOLE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE dell'intervento con l'osservanza delle misure di mitigazione contenute nello studio di impatto ambientale presentato e nel rispetto delle seguenti ulteriori prescrizioni:



**INQUINAMENTO del SUOLO:** Dovranno porsi in essere tutte le misure più idonee per evitare in modo assoluto percolamenti, in particolare:

- 1) depositi di combustibili, lubrificanti e altri eventuali materiali inquinanti in fase di cantiere si dovranno temporaneamente collocare in piazzola impermeabile appositamente prevista e comprensiva di appositi proporzionati sistemi di raccolta degli eventuali sversamenti accidentali o a seguito di dilavamento. I liquidi così raccolti dovranno essere conferiti ai centri autorizzati ai sensi delle vigenti normative. I mezzi meccanici (macchine escavatrici, autocarri) che saranno impiegati per i lavori dovranno essere preventivamente revisionati con relativa idoneità all'uso.
- 2) All'interno del cantiere saranno disposte le attrezzature più idonee a consentire interventi immediati di bonifica in caso dovessero verificarsi sversamenti di natura accidentale o per rottura dei mezzi.
- 3) Le acque di prima pioggia provenienti dalla sede stradale, nonché gli eventuali sversamenti accidentali che si potrebbero verificare devono essere opportunamente tratte prima del loro scarico. A tale fine le apposite vasche di raccolta impermeabili dovranno essere realizzate e gestite in maniera che venga assicurato il costante svuotamento delle stesse almeno dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione di eventuale materiale indisciolto.

**ABBATTIMENTO POLVERI:** Si provvederà, nel corso dei lavori, all'innaffiamento dell'ambito oggetto dei lavori, zone di scavo e riporto e piste di cantiere percorse dai mezzi che trasportano il materiale. Si dovranno verificare percorsi alternativi per i mezzi che trasportano gli inerti dai siti di prelievo al cantiere in modo da diluire il carico sulla qualità dell'aria nella zona derivante dall'emissione degli stessi mezzi.

**ABBATTIMENTO DEI RUMORI:** Dovranno essere rispettati i limiti di emissioni acustiche imposti dalla vigente normativa in materia. Dovranno adottarsi tutti gli accorgimenti tecnici resi possibili dalla tecnologia esistente al fine di limitare e contenere le emissioni di rumore. In particolare: - si dovranno utilizzare macchine operatrici a bassa emissione e con marmitte silenziate; - incapsulamento dei compressori, gruppi elettrogeni ed altre attrezzature ad elevata rumorosità con pannelli acustici fonoassorbenti in grado di garantire un'attenuazione di 20 dB (A) o in alternativa impiego di macchine già insonorizzate dalla casa costruttrice con relativa certificazione sulla rumorosità; - formazione di schermature acustiche mobili per attenuare i rumori prodotti da tutte le attrezzature di cantiere con particolare riferimento al nucleo abitato di Croceferro. Il progetto esecutivo dell'opera dovrà contenere adeguati accorgimenti tecnici per la limitazione dei livelli di rumorosità in fase di esercizio derivanti dal traffico autoveicolare pesante con particolare riguardo alla galleria sottostante l'abitato di Croceferro. A tal fine dovrà essere fornita ai competenti Servizi della ASL n. 3 - sede di Spoleto, nonché al Comune di Spoleto e al Servizio Regionale Programmi Assetto per il Territorio, una relazione ed altra documentazione tecnica dettagliata che descriverà gli accorgimenti adottati nel progetto esecutivo tra cui idonee barriere antirumore vegetali per limitare l'inquinamento acustico, contenente la previsione di quanto tale accorgimenti saranno in grado di abbattere i livelli di rumorosità.

**ASPETTI GEOLOGICI:** - l'Ente Nazionale per le Strade dovrà produrre il programma di indagini geognostiche e penetrometriche consistente in 6 sondaggi a carotaggio continuo e 3 prove penetrometriche statiche comprensivo anche del prelevamento di campioni indisturbati da sottoporre a prove di laboratorio e dell'esecuzione di prove S.P.T. in foro, dell'allestimento di piezometri Casagrande. Tali prove saranno effettuate in corrispondenza delle principali opere infrastrutturali. I dati risultanti saranno utilizzati per verificare la stabilità in fase sismica dei fronti di scavo nei tratti in galleria artificiale in loc. Croceferro preliminarmente alla costruzione della paratia di pali, verificando la stabilità anche allo stato finale dei lavori. La documentazione di indagine geologica dovrà essere presentata al Servizio regionale Geologico preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo onde assumere nella fase di progettazione esecutiva le eventuali indicazioni e prescrizioni che tale Servizio regionale potrà impartire.

**ABBATTIMENTO VIBRAZIONI:** - Sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti e i provvedimenti tecnici più idonei alla sostanziale riduzione delle vibrazioni che potrebbero trasmettersi alle abitazioni del nucleo di Croceferro. Con particolare riferimento



a tale abitato, sulla base delle indagini geognostiche e penetrometriche, si dovranno porre in essere tutte le modalità costruttive più idonee, consentite dalla tecnica ingegneristica, per ridurre sostanzialmente le vibrazioni in corrispondenza della sottostante galleria artificiale. Il progetto esecutivo di tale opera dovrà essere presentato, così come per le opere relative all'abbattimento dei rumori, alla competente ASL N. 3 sede di Spoleto nonché al Comune di Spoleto e al Servizio Regionale Programmi per l'Assetto del Territorio;

INQUINAMENTO IDRICO: I reflui relativi ai servizi igienici di cantiere saranno idoneamente raccolti in apposita fossa biologica, procedendo a tempestive operazioni di spurgo ogni volta sia necessario.

#### OPERE PER UN CORRETTO INSERIMENTO AMBIENTALE:

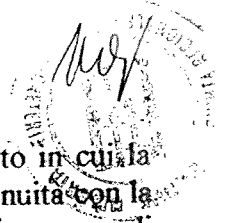
-ASPETTI VEGETAZIONALI E FAUNISTICI: Ferma restando la possibilità di trapiantare le essenze arboree intercettate dalla costruenda opera si dovrà prevedere la messa a dimora di un numero di piante pari a quelle estirpate utilizzando essenze tipiche locali come la roverella nella quantità di 80-100 esemplari anche su terreno di proprietà comunale.

-ASPETTI COSTRUTTIVI: Nel rispetto della normativa tecnica vigente in materia di infrastrutture viarie si dovrà ridurre il più possibile l'altezza dei rilevati; - le strutture portanti (verticali e orizzontali) delle opere d'arte previste come ponti, cavalcavia, galleria artificiale, esternamente visibili, dovranno avere forme architettoniche definite da andamenti curvilinei; - tutti i rilevati del tracciato e degli svincoli nonché le scarpate delle parti in trincea saranno oggetto di immediato e adeguato rinverdimento con essenze idonee tipiche locali da definire anche di concerto con la locale Comunità Montana; - per il sostegno delle scarpate non si dovranno utilizzare le tipologie 9 e 10 indicate nello studio di impatto ambientale, nel caso di utilizzo della tipologia 11 questa dovrà essere completata dall'inserimento nelle gabbionate di talee di salice; - le aree e le strade provvisorie di cantiere dovranno essere ripristinate all'uso agricolo al termine dei lavori; - particolare cura dovrà porsi nella installazione cartellonistica stradale al fine di non generare fastidiose interferenze visive, comunque nel rispetto delle norme del codice della strada; - la movimentazione dei rifiuti derivanti dalle opere per la realizzazione del progetto dovrà avvenire nel rispetto delle disposizioni di cui al D. Lgs. 5 febbraio 97, n. 22 e successive modificazioni e integrazioni; - nel caso di utilizzo, per la realizzazione dei rilevati e sottofondi stradali, di rifiuti speciali non pericolosi e recuperabili, si dovrà garantire il rispetto di quanto previsto dagli artt. 31 e 33 del D. Lgs. 5 febbraio 97, n. 22 e successive modificazioni ed integrazioni, dal D.M. 5 febbraio 98; inoltre è comunque da prevedere l'esecuzione del necessario test di cessione per ogni partita di rifiuto non pericoloso avviata al recupero.

-ASPETTI VIABILISTICI: Lo svincolo previsto alla progressiva Km. 2+358 dovrà essere realizzato invertendo la posizione delle due rampe di accesso e di uscita accogliendo le osservazioni a tal fine pervenute considerato l'indubbio miglioramento che si ottiene con tale soluzione in relazione alla più idonea funzionalità viabilistica e quindi anche per la sicurezza degli utenti.

VIABILITA' RURALE: Sia in fase di cantiere che successivamente dopo l'ultimazione dell'opera dovrà comunque essere assicurata la funzionalità della viabilità rurale esistente in zona.

PRESCRIZIONI IDRAULICHE: - a) dovranno essere adottati accorgimenti tecnici atti a scongiurare l'invasione delle acque all'interno del sottopasso della linea ferroviaria Orte-Falcónara (progr. 3+475) e del sottopasso dell'attuale S.S. n. 3 Flaminia (progr. 3+509) nel corso di eventi esondativi del limitrofo fosso di Fabbriera; detti accorgimenti possono ravvisarsi nell'innalzamento del piano di campagna in prossimità dei sottopassi, lato nord, e o con realizzazione di muri di contenimento delle acque lungo le rampe di accesso ai sottopassi con inserimento di tubazioni all'interno del rilevato stradale per il passaggio delle acque di esondazione fino ad opportune distanze dai sottopassi in argomento. Si dovrà eseguire la sistemazione idraulica del fosso di Fabbriera o Renacci adeguando la sezione idraulica ed il profilo



altimetrico del fosso alla portata calcolata con tempo di ritorno duecentennale, lungo il tratto in cui la strada Tre Valli si affianca il fosso di Renacci e cioè tra le progressive 3+110 e 3+819 in continuità con la sistemazione del fosso medesimo per l'attraversamento della nuova S.S. n.3 Flaminia e relative opere di svincolo con la strada Tre Valli medesima. Nella predetta sistemazione, che dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai fini idraulici ai sensi del R.D. 523/1904 in sede di progetto esecutivo, dovranno essere evitati intubamenti del fosso di Renacci anche nel tratto tra l'attuale S.S. Flaminia e la linea ferroviaria Orte-Falconara e dovranno essere adottate, compatibilmente, con i risultati da ottenere, tecniche di ingegneria naturalistica;

-b) dovrà essere aumentata la luce della campata centrale del cavalcavia del torrente Cortaccione al fine di allontanare le pile dal corpo arginale, potendo posizionare le medesime al piede esterno delle scarpate arginali.

**ASPETTI ARCHEOLOGICI:** - Dovrà essere assicurata durante tutto lo svolgimento dei lavori apposita sorveglianza archeologica con personale tecnico scientifico specializzato di fiducia della Soprintendenza archeologica. Nel sito archeologico individuato presso Croceferro dovranno essere eseguiti sondaggi archeologici preliminari in entrata e in uscita della galleria artificiale sempre sotto il controllo del personale tecnico specializzato. Gli oneri del controllo e dei sondaggi preliminari archeologici, compreso il personale tecnico specializzato, saranno a carico dell'Ente Nazionale per le Strade, mentre la direzione scientifica sarà della Soprintendenza Archeologica cui sarà consegnata tutta la documentazione relativa ai lavori di assistenza e di scavi nel termine di due mesi dalla ultimazione dei lavori. Dovrà essere eseguita apposito studio archeologico della zona corredato da documentazione fotografica dall'alto della zona oggetto dei lavori da consegnare alla Soprintendenza Archeologica. Per definire quanto l'Ente Nazionale per le Strade prenderà contatti con la Soprintendenza al fine di definire quanto dalla stessa prescritto ed indicato nel parere rimesso con nota 14013 del 18 dicembre 1999 e in sede di conferenza. In base ai risultati degli scavi archeologici potranno rendersi necessarie modifiche al progetto al fine di salvaguardare eventuali strutture archeologiche che dovessero essere rinvenute pertanto prima di iniziare i lavori di costruzione dell'opera dovrà essere effettuata una verifica generale del progetto in relazione agli elementi che dovessero emergere dagli scavi. I lavori dovranno essere eseguiti avendo cura di garantire il rispetto delle presenze archeologiche rappresentato dalle ville rustiche in loc. Beroide e S. Bartolomeo.

Considerato che in base alle risultanze istruttorie e alle determinazioni assunte dalla Conferenza dei Servizi così come indicato nella RELAZIONE CONCLUSIVA si propone, al termine della procedura di valutazione di impatto ambientale sul progetto di costruzione della S.S. Tre Valli Umbre - tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino, di assumere un conseguente provvedimento favorevole ai sensi dell'art. 7 della L.R. 11/98 con l'osservanza delle misure di mitigazione contenute nello studio di impatto ambientale e nel rispetto delle prescrizioni indicate dalla Conferenza dei Servizi;

**Il Dirigente Responsabile del Servizio**

### **D E T E R M I N A**

1) - Di pronunciare, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 11/98, un giudizio favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del progetto presentato dall'Ente Nazionale per le Strade Compartimento per l'Umbria relativo alla costruzione della S.S. Tre Valli Umbre - tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino, nel territorio del Comune di SPOLETO, nel rispetto delle misure di mitigazione contenute nello studio di impatto ambientale presentato e nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

**INQUINAMENTO del SUOLO:** Dovranno porsi in essere tutte le misure più idonee per evitare in modo assoluto percolamenti, in particolare:



1) depositi di combustibili, lubrificanti e altri eventuali materiali inquinanti in fase di cantiere si dovranno temporaneamente collocare in piazzola impermeabile appositamente prevista e comprensiva di appositi proporzionati sistemi di raccolta degli eventuali sversamenti accidentali o a seguito di dilavamento. I liquidi così raccolti dovranno essere conferiti ai centri autorizzati ai sensi delle vigenti normative. I mezzi meccanici (macchine escavatrici, autocarri) che saranno impiegati per i lavori dovranno essere preventivamente revisionati con relativa idoneità all'uso.

2) All'interno del cantiere saranno disposte le attrezzature più idonee a consentire interventi immediati di bonifica in caso dovessero verificarsi sversamenti di natura accidentale o per rottura dei mezzi

3) Le acque di prima pioggia provenienti dalla sede stradale, nonché gli eventuali sversamenti accidentali che si potrebbero verificare devono essere opportunamente tratte prima del loro scarico. A tale fine le apposite vasche di raccolta impermeabili dovranno essere realizzate e gestite in maniera che venga assicurato il costante svuotamento delle stesse almeno dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione di eventuale materiale indisciolto

**ABBATTIMENTO POLVERI:** Si provvederà, nel corso dei lavori, all'innaffiamento dell'ambito oggetto dei lavori, zone di scavo e riporto e piste di cantiere percorse dai mezzi che trasportano il materiale. Si dovranno verificare percorsi alternativi per i mezzi che trasportano gli inerti dai siti di prelievo al cantiere in modo da diluire il carico sulla qualità dell'aria nella zona derivante dall'emissione degli stessi mezzi.

**ABBATTIMENTO DEI RUMORI:** Dovranno essere rispettati i limiti di emissioni acustiche imposti dalla vigente normativa in materia. Dovranno adottarsi tutti gli accorgimenti tecnici resi possibili dalla tecnologia esistente al fine di limitare e contenere le emissioni di rumore. In particolare: - si dovranno utilizzare macchine operatrici a bassa emissione e con marmitte silenziate; - incapsulamento dei compressori, gruppi elettrogeni ed altre attrezzature ad elevata rumorosità con pannelli acustici fonoassorbenti in grado di garantire un'attenuazione di 20 dB (A) o in alternativa impiego di macchine già insonorizzate dalla casa costruttrice con relativa certificazione sulla rumorosità; - formazione di schermature acustiche mobili per attenuare i rumori prodotti da tutte le attrezzature di cantiere con particolare riferimento al nucleo abitato di Croceferro. Il progetto esecutivo dell'opera dovrà contenere adeguati accorgimenti tecnici per la limitazione dei livelli di rumorosità in fase di esercizio derivanti dal traffico autoveicolare pesante con particolare riguardo alla galleria sottostante l'abitato di Croceferro. A tal fine dovrà essere fornita ai competenti Servizi della ASL n. 3 - sede di Spoleto, nonché al Comune di Spoleto e al Servizio Regionale Programmi Assetto per il Territorio, una relazione ed altra documentazione tecnica dettagliata che descriverà gli accorgimenti adottati nel progetto esecutivo tra cui idonee barriere antirumore vegetali per limitare l'inquinamento acustico, contenente la previsione di quanto tale accorgimenti saranno in grado di abbattere i livelli di rumorosità.

**ASPETTI GEOLOGICI:** - l'Ente Nazionale per le Strade dovrà produrre il programma di indagini geognostiche e penetrometriche consistente in 6 sondaggi a carotaggio continuo e 3 prove penetrometriche statiche comprensivo anche del prelievamento di campioni indisturbati da sottoporre a prove di laboratorio e dell'esecuzione di prove S.P.T. in foro, dell'allestimento di piezometri Casagrande. Tali prove saranno effettuate in corrispondenza delle principali opere infrastrutturali. I dati risultanti saranno utilizzati per verificare la stabilità in fase sismica dei fronti di scavo nei tratti in galleria artificiale in loc. Croceferro preliminarmente alla costruzione della paratia di pali, verificando la stabilità anche allo stato finale dei lavori. La documentazione di indagine geologica dovrà essere presentata al Servizio regionale Geologico preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo onde assumere nella fase di progettazione esecutiva le eventuali indicazioni e prescrizioni che tale Servizio regionale potrà impartire.

**ABBATTIMENTO VIBRAZIONI:** - Sia in fase di cantiere che in fase di esercizio dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti e i provvedimenti tecnici più idonei alla sostanziale riduzione delle vibrazioni che potrebbero trasmettersi alle abitazioni del nucleo di Croceferro. Con particolare riferimento

a tale abitato, sulla base delle indagini geognostiche e penetrometriche, si dovranno porre in essere tutte le modalità costruttive più idonee, consentite dalla tecnica ingegneristica, per ridurre sostanzialmente le vibrazioni in corrispondenza della sottostante galleria artificiale. Il progetto esecutivo di tale opere dovrà essere presentato, così come per le opere relative all'abbattimento dei rumori, alla competente ASL N. 3 sede di Spoleto nonché al Comune di Spoleto e al Servizio Regionale Programmi per l'Assetto del Territorio;

**INQUINAMENTO IDRICO:** I reflui relativi ai servizi igienici di cantiere saranno idoneamente raccolti in apposita fossa biologica, procedendo a tempestive operazioni di spurgo ogni volta sia necessario.

#### OPERE PER UN CORRETTO INSERIMENTO AMBIENTALE:

**-ASPETTI VEGETAZIONALI E FAUNISTICI:** Ferma restando la possibilità di trapiantare le essenze arboree intercettate dalla costruenda opera si dovrà prevedere la messa a dimora di un numero di piante pari a quelle estirpate utilizzando essenze tipiche locali come la roverella nella quantità di 80-100 esemplari anche su terreno di proprietà comunale.

**-ASPETTI COSTRUTTIVI:** Nel rispetto della normativa tecnica vigente in materia di infrastrutture viarie si dovrà ridurre il più possibile l'altezza dei rilevati; - le strutture portanti (verticali e orizzontali) delle opere d'arte previste come ponti, cavalcavia, galleria artificiale, esternamente visibili, dovranno avere forme architettoniche definite da andamenti curvilinei; - tutti i rilevati del tracciato e degli svincoli nonché le scarpate delle parti in trincea saranno oggetto di immediato e adeguato rinverdimento con essenze idonee tipiche locali da definire anche di concerto con la locale Comunità Montana; - per il sostegno delle scarpate non si dovranno utilizzare le tipologie 9 e 10 indicate nello studio di impatto ambientale, nel caso di utilizzo della tipologia 11 questa dovrà essere completata dall'inserimento nelle gabbionate di talee di salice; - le aree e le strade provvisorie di cantiere dovranno essere ripristinate all'uso agricolo al termine dei lavori; - particolare cura dovrà porsi nella installazione cartellonistica stradale al fine di non generare fastidiose interferenze visive, comunque nel rispetto delle norme del codice della strada; - la movimentazione dei rifiuti derivanti dalle opere per la realizzazione del progetto dovrà avvenire nel rispetto delle disposizioni di cui al D. Lgs.5 febbraio 97, n.22 e successive modificazioni e integrazioni; - nel caso di utilizzo, per la realizzazione dei rilevati e sottofondi stradali, di rifiuti speciali non pericolosi e recuperabili, si dovrà garantire il rispetto di quanto previsto dagli artt.31 e 33 del D.Lgs.5 febbraio 97, n.22 e successive modificazioni ed integrazioni, dal D.M. 5 febbraio 98; inoltre è comunque da prevedere l'esecuzione del necessario test di cessione per ogni partita di rifiuto non pericoloso avviata al recupero.

**-ASPETTI VIABILISTICI:** Lo svincolo previsto alla progressiva Km. 2+358 dovrà essere realizzato invertendo la posizione delle due rampe di accesso e di uscita accogliendo le osservazioni a tal fine pervenute considerato l'indubbio miglioramento che si ottiene con tale soluzione in relazione alla più idonea funzionalità viabilistica e quindi anche per la sicurezza degli utenti.

**VIABILITA' RURALE:** Sia in fase di cantiere che successivamente dopo l'ultimazione dell'opera dovrà comunque essere assicurata la funzionalità della viabilità rurale esistente in zona.

**PRESCRIZIONI IDRAULICHE:** - a) dovranno essere adottati accorgimenti tecnici atti a scongiurare l'invasione delle acque all'interno del sottopasso della linea ferroviaria Orte-Falconara (progr.3+475) e del sottopasso dell'attuale S.S. n.3 Flaminia (progr.3+509) nel corso di eventi esondativi del limitrofo fosso di Fabbriera; detti accorgimenti possono ravvisarsi nell'innalzamento del piano di campagna in prossimità dei sottopassi, lato nord, e o con realizzazione di muri di contenimento delle acque lungo le rampe di accesso ai sottopassi con inserimento di tubazioni all'interno del rilevato stradale per il passaggio delle acque di esondazione fino ad opportune distanze dai sottopassi in argomento. Si dovrà eseguire la sistemazione idraulica del fosso di Fabbriera o Renacci adeguando la sezione idraulica ed il profilo

altimetrico del fosso alla portata calcolata con tempo di ritorno duecentennale, lungo il tratto in cui la strada Tre Valli si affianca il fosso di Renacci e cioè tra le progressive 3+110 e 3+819 in continuità con la sistemazione del fosso medesimo per l'attraversamento della nuova S.S. n.3 Flaminia e relative opere di svincolo con la strada Tre Valli medesima. Nella predetta sistemazione, che dovrà essere sottoposta ad autorizzazione ai fini idraulici ai sensi del R.D. 523/1904 in sede di progetto esecutivo, dovranno essere evitati intubamenti del fosso di Renacci anche nel tratto tra l'attuale S.S. Flaminia e la linea ferroviaria Orte-Falconara e dovranno essere adottate, compatibilmente, con i risultati da ottenere, tecniche di ingegneria naturalistica;

-b) dovrà essere aumentata la luce della campata centrale del cavalcavia del torrente Cortaccione al fine di allontanare le pile dal corpo arginale, potendo posizionare le medesime al piede esterno delle scarpate arginali.

**ASPETTI ARCHEOLOGICI:** - Dovrà essere assicurata durante tutto lo svolgimento dei lavori apposita sorveglianza archeologica con personale tecnico scientifico specializzato di fiducia della Soprintendenza archeologica. Nel sito archeologico individuato presso Croceferro dovranno essere eseguiti sondaggi archeologici preliminari in entrata e in uscita della galleria artificiale sempre sotto il controllo del personale tecnico specializzato. Gli oneri del controllo e dei sondaggi preliminari archeologici, compreso il personale tecnico specializzato, saranno a carico dell'Ente Nazionale per le Strade, mentre la direzione scientifica sarà della Soprintendenza Archeologica cui sarà consegnata tutta la documentazione relativa ai lavori di assistenza e di scavi nel termine di due mesi dalla ultimazione dei lavori. Dovrà essere eseguita apposito studio archeologico della zona corredato da documentazione fotografica dall'alto della zona oggetto dei lavori da consegnare alla Soprintendenza Archeologica. Per definire quanto l'Ente Nazionale per le Strade prenderà contatti con la Soprintendenza al fine di definire quanto dalla stessa prescritto ed indicato nel parere rimesso con nota 14013 del 18 dicembre 1999 e in sede di conferenza. In base ai risultati degli scavi archeologici potranno rendersi necessarie modifiche al progetto al fine di salvaguardare eventuali strutture archeologiche che dovessero essere rinvenute pertanto prima di iniziare i lavori di costruzione dell'opera dovrà essere effettuata una verifica generale del progetto in relazione agli elementi che dovessero emergere dagli scavi. I lavori dovranno essere eseguiti avendo cura di garantire il rispetto delle presenze archeologiche rappresentato dalle ville rustiche in loc. Beroide e S. Bartolomeo.

2) - Che per quanto attiene le modalità relative alle garanzie di natura finanziaria dovrà essere stipulata apposita convenzione entro 60 giorni dalla data di pubblicazione sul B.U.R. del presente provvedimento emesso ai sensi dell'art. 7 della L.R. 11/98. La Convenzione fra il Soggetto proponente l'Ente Nazionale per le Strade Compartimento per l'Umbria e la Regione dell'Umbria sarà stipulata in conformità all'allegato schema della delibera di G.R. 13-5-98 n. 2286 pubblicata sul B.U.R. n. 40 del 17-6-1998.

Al momento della stipula della convenzione, quale garanzia dell'esatto adempimento delle prescrizioni indicate nel presente atto, l'Ente Nazionale per le Strade Compartimento per l'Umbria dovrà depositare una fidejussione bancaria o polizza fidejussoria per importo complessivo di £. 940.000.000 come da relativo computo economico depositato presso il Servizio regionale Programmi per l'Assetto del Territorio.

3) - Che copia della presente determinazione con allegato verbale è inviata a tutti i Soggetti e i Servizi regionali convocati per la partecipazione al procedimento.

4) - Che copia della presente determinazione, copia del verbale della Conferenza dei Servizi con allegati pareri e copia della Relazione Conclusiva, tutti parte integrante della presente determinazione, sono trasmessi all'Ente Nazionale per le Strade - Compartimento per l'Umbria.

5) - Che copia della presente determinazione, copia del verbale della Conferenza dei Servizi con allegati pareri e copia della relazione conclusiva, tutti parte integrante del presente atto, sono pubblicati per estratto sul B.U.R.

6) - L'originale del verbale della Conferenza dei Servizi e relativi pareri, l'originale della Relazione Conclusiva, copia completa di tutti gli elaborati presentati, sono conservati agli atti del Servizio Programmi per l'assetto del territorio della Direzione Politiche Territoriali, Ambiente e Infrastrutture della Regione dell'Umbria.

7) - Di dichiarare che l'atto non è di maggiore rilevanza ed è immediatamente efficace.

PERUGIA, 22 MAR. 2000



L'istruttore  
geom. Alfredo Manzi

Si attesta la regolarità del procedimento

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Nicola Beranzoli

Il Dirigente del Servizio Programmi per l'Assetto del Territorio  
Arch. Nicola Beranzoli

AM/mc  
DET-EGGI 00



# REGIONE DELL'UMBRIA

OGGETTO: L.443/01 PROGETTO STRADA TRE VALLI UMBRE TRATTO EGGI (SPOLETO) ACQUASPARTA. PARERE REG.LE AI FINI DELLE VALUTAZIONI IMPATTO AMBIENTALE E DELL'INTESA STATO-REGIONE SULLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA.

## DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

25/02/2004 n. 171

LORENZETTI MARIA RITA	Presidente
MONELLI DANILO	Vice Presidente
BOCCI GIANPIERO	Assessore
DI BARTOLO FEDERICO	Assessore
GIROLAMINI ADA	Assessore
GROSSI GAIA	Assessore
MADDOLI GIANFRANCO	Assessore
RIOMMI VINCENZO	Assessore
ROSI MAURIZIO	Assessore

presenti	assenti
X	
X	
	X
X	
	X
X	
	X
X	
X	

Presidente : LORENZETTI MARIA RITA

Relatore : DI BARTOLO FEDERICO

Direttore: TORTOIOLI LUCIANO

Segretario Verbalizzante : BITI FRANCO ROBERTO MAURIZIO

**ATTO AMMINISTRATIVO**  
**DECISIVO 11-1 MCR. 2004**



**IL DIRIGENTE**

## LA GIUNTA REGIONALE



### Visti:

- la legge 21.12.2001, n.443 contenente " Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive ",
- la Deliberazione CIPE del 21.12.2001 che nell'ambito del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche prevede, fra l'altro, per la Regione Umbria interventi sulla Strada delle Tre Valli, Tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta;
- il D.Lgs. n.190/2002, per l'attuazione della L. 443/2001,
- l'Intesa Generale Quadro del 24.9.2002 che individua la Regione Umbria come soggetto proponente del suddetto progetto infrastrutturale;

### Considerato:

- che il progetto preliminare "Strada delle Tre Valli Umbre - Tratto Eggi - Acquasparta" è soggetto, a procedura di V.I.A. di competenza statale e rientra nella categoria di cui all'art. 1, comma 1, lett. g) del DPCM 377/88 del 10 agosto 1988;

### Dato atto:

- che in data 10 marzo 2003, con nota prot. N. 2649/IU la Regione Umbria ha presentato il progetto preliminare in oggetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini dell'attivazione delle procedure istruttorie per la successiva approvazione da parte del CIPE;
- che in data 10 marzo 2003, con nota prot. N. 2647/IU la Regione Umbria ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Servizio per la Valutazione dell'Impatto Ambientale, ed al Ministero per i Beni e Attività Culturali, Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, il progetto preliminare specificato in oggetto, per l'espletamento delle procedure per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del Capo II° del D. Lgs. 20 agosto 2002, n° 190;
- che l'art. 18 del D. Lgs. 190/2002 prevede che il progetto sia reso pubblico nelle forme previste dalle procedure vigenti e che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio tenga conto, ai fini delle valutazioni di propria competenza, di eventuali osservazioni rimesse da soggetti pubblici e privati interessati nei modi e nei termini di cui all'art. 9 della L. 8 luglio 1986, n°349;
- che, pertanto, al fine di consentire la presentazione di eventuali osservazioni a soggetti pubblici e privati, la Regione, in qualità di ente proponente, ha disposto la pubblicazione di apposito avviso sui quotidiani locali "Il Messaggero" e "Il Corriere dell'Umbria" del 10 marzo 2003, e sul quotidiano "Il Messaggero" del 12 marzo 2003, nelle pagine della cronaca nazionale - nonché il deposito di copia del progetto presso il Servizio III° (Servizio Programmi per l'Assetto del Territorio) di questa stessa amministrazione;
- che, in ottemperanza dell'art. 3 comma 5 del D. Lgs. 190/2002, con nota prot. N. 8789 del 29 agosto 2003 è stata richiesta da parte del Servizio Regionale Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, l'espressione del parere ai Comuni di Spoleto e di Acquasparta ai fini dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera;
- che il Comune di Spoleto ha espresso, con Delibera di Consiglio Comunale n. 159 del 15 ottobre 2003, parere favorevole in merito al progetto preliminare dell'opera in oggetto, ai sensi di quanto previsto all'art. 3 comma 5 del D. Lgs. 190/2002;
- che il Comune di Acquasparta ha espresso, con nota prot. N. 4775 del 6 settembre 2003, parere favorevole in merito al progetto preliminare in oggetto ai sensi di quanto previsto all'art. 3 comma 5 del D. Lgs. 190/2002;



**Ricordato inoltre:**

- che con nota raccomandata A.R. del 14.07.2003, prot. CSVIA/2003/0375 – ricevuta dalla Regione dell'Umbria in data 18 luglio 2003 – la Commissione speciale VIA ha effettuato una richiesta di integrazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del già richiamato D. Lgs. 190/2002, articolata in tre parti (quadro di riferimento programmatico, quadro di riferimento progettuale, quadro di riferimento ambientale) e in complessivi n° 15 punti, specificando altresì le modalità di trasmissione delle integrazioni richieste;
- che, nei termini previsti dal D. Lgs. 190/2002 e tenuto conto della sospensione sopra richiamata, la Regione, Servizio Infrastrutture per la mobilità, con nota del 28 agosto 2003 prot. N. 8786/IU, ha trasmesso la documentazione e le integrazioni richieste nella nota ministeriale del 14.07.2003, prot. CSVIA/2003/0375 già richiamata in precedenza, secondo i singoli punti ivi specificati;

**Considerato:**

- che in data 29 settembre 2003 si è svolta la conferenza dei servizi regionali e degli altri soggetti titolari di competenze delegate convocata, con nota del 11 settembre 2003 prot. N. 08170 dal Servizio Programmi per l'Assetto del Territorio, finalizzata all'espressione del parere regionale per le procedure di VIA previste dal Capo I art. 3 e dal Capo II art. 18 del D.Lgs 190/2002;

**Dato atto:**

- che il Dirigente Responsabile del Servizio Programmi per l'Assetto del territorio ha adottato la determinazione n° 9134 del 10 ottobre 2003 con la quale si esprime parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del Progetto Preliminare della strada TRE VALLI UMBRE – TRATTO EGGI-ACQUASPARTA indicando alcune osservazioni ritenute necessarie per un migliore inserimento ambientale dell'opera;

**Ritenuto** di dover esprimere, con il presente atto, anche un parere in ordine alla localizzazione dell'intervento e alla definizione dell'intesa Stato-Regione finalizzata alla conformità urbanistica dell'intervento,

**Visto** il documento istruttorio concernente l'argomento in oggetto e la conseguente proposta del Direttore della Direzione Politiche Territoriali Ambiente ed Infrastrutture

**Preso atto**, ai sensi dell'art. 21 del Regolamento interno di questa Giunta:

- a) del parere di regolarità tecnico-amministrativa e della dichiarazione che l'atto non comporta impegno di spesa resi dal Dirigente di Servizio, ai sensi dell'art. 21 c.3 e 4 del Regolamento interno;
- b) del parere di legittimità espresso dal Direttore;

**Vista** la legge regionale 22 aprile 1997, n. 15 e la normativa attuativa della stessa;

**Visto** il Regolamento interno di questa Giunta;

**A voti unanimi**, espressi nei modi di legge,

**DELIBERA**

- 1) di fare proprio il documento istruttorio e la conseguente proposta del Direttore, corredati dai pareri di cui all'art. 21 del Regolamento interno della Giunta, che si allegano alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale, rinviando alle motivazioni in essi contenute;
- 2) di esprimere parere favorevole al progetto preliminare per la realizzazione della STRADA DELLE TRE VALLI UMBRE nel territorio dei Comuni di Spoleto ed Acquasparta, presentato dalla Regione dell'Umbria, già inserito nel primo programma di attuazione della legge 443/2001, approvato con Deliberazione CIPE

n° 121 del 21 dicembre 2001, nonché nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta fra Regione e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 24 ottobre 2002 – in ordine alla compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione, secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n°190 con le seguenti raccomandazioni:

### **A. Raccomandazioni in fase di progettazione:**

#### **A.1 Atmosfera**

- Il progetto esecutivo dovrà prevedere accorgimenti tecnici adeguati per la limitazione, ad opera ultimata, dei livelli di rumorosità e vibrazioni derivanti dal traffico autoveicolare e pesante, in corrispondenza dei centri abitati posti nei pressi del tracciato stradale. A tale proposito dovrà essere fornita ai competenti servizi delle A.S.L. interessate, una relazione tecnica dettagliata che descriva gli accorgimenti tecnici previsti e contenga la previsione di quanto gli stessi siano in grado di abbattere i livelli di rumorosità e vibrazioni;
- Si raccomanda, definita in fase di progettazione esecutiva la scelta dei percorsi di cantiere e stimato nel dettaglio il traffico giornaliero di mezzi pesanti previsto su ciascuno di essi, la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera del livello delle polveri aerodisperse, da sviluppare in collaborazione con l'ARPA;

#### **A.2 Acque**

- In fase di progettazione esecutiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati agli attingimenti idrici complessivi previsti durante le attività di cantiere, con indicazione di massima delle fonti di approvvigionamento individuate e dei relativi quantitativi emunti; si dovranno inoltre stimare i quantitativi complessivi delle acque drenate dalle attività di scavo delle gallerie, prevedendo in dettaglio le relative modalità di gestione; tali informazioni dovranno essere utilizzate anche al fine di un ottimale predisposizione del programma di monitoraggio in corso d'opera previsto; lo scarico di tutte le acque di cantiere dovrà in ogni caso essere effettuata nel rispetto della vigente normativa di settore; I risultati del monitoraggio ante-operam, da realizzarsi insieme alle indagini idrogeologiche previste per la fase di progettazione definitiva (con particolare riferimento a quelle sui tratti interessati dallo scavo delle gallerie), dovranno essere raccolti in una relazione di sintesi che permetta di definire con chiarezza la "situazione zero" per l'ambiente idrico; tale relazione, che potrà ricomprendere anche i dati ambientali già disponibili presso ARPA Umbria, dovrà essere utilizzata come base per la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera da sviluppare con l'ARPA;
- Dovranno essere approfonditi in fase di progettazione esecutiva il dimensionamento, la localizzazione nonché le procedure di gestione delle vasche di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale e raccolta degli sversamenti accidentali già previste nel progetto preliminare;

#### **A.3 Suolo e sottosuolo**



- Dovranno essere progettati nel dettaglio, in fase di progettazione esecutiva, gli eventuali interventi di riambientamento dei siti di cava che si prevede realizzare in corso d'opera con il materiale di scavo;

#### **A.4 Aspetti paesaggistici**

- Le opere di mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici attenuabili con la vegetazione dovranno essere realizzate con essenze autoctone tipiche del luogo;

### **B. Raccomandazioni in fase di cantiere:**

#### **B.1 Atmosfera:**

- Le numerose aree di cantiere costituiranno sicuramente fonti di inquinamento soprattutto per quanto riguarda polveri e rumore. Particolarmente critiche risultano essere le aree di cantiere n.4, 5, 9 e 10 in quanto ubicate in prossimità di edifici residenziali e/o case sparse. Nella fase di allestimento ed esercizio dei cantieri dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti necessari alla limitazione dei livelli di rumorosità, vibrazioni e polverosità dell'aria. A tal fine si dovranno inoltre prevedere, per gli eventuali impianti di betonaggio e altri impianti fissi, sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il canco, lo scarico e la lavorazione nonché l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi delle vigenti normative di settore; Per queste aree pertanto sarà opportuno predisporre un piano di monitoraggio per polveri e rumore, da concordare con ARPA; il controllo dovrà iniziare prima dell'inizio dell'attività di cantiere e proseguire sino a quando i cantieri citati saranno stati smantellati e riambientati;
- Dovranno essere poste in essere misure opportune per la riduzione delle emissioni rumorose e della produzione di vibrazioni durante la fase di costruzione, ricorrendo a macchinari e attrezzature di tecnologia moderna nonché a schermature dei cantieri posti in prossimità di aree sensibili e degli eventuali impianti fissi destinati alla costruzione stessa, privilegiando interventi di ingegneria naturalistica;
- Sarà inoltre opportuno procedere ad una depolverizzazione della rete viaria percorsa dai mezzi di cantiere ( sia quella esistente, se non asfaltata, che quella da realizzare ) limitatamente ai tratti prospicienti eventuali abitazioni poste in prossimità della stessa; se necessario dovranno essere posizionate anche idonee barriere antirumore;
- Ogni movimentazione e trasporto del materiale dovrà essere effettuata in maniera tale da abbattere la produzione di polveri; a tale scopo dovrà essere previsto, nei piani di cantiere, opportuno programma di umidificazione o stabilizzazione della viabilità di cantiere e dei depositi preliminari di terre, inerti o materie prime per l'attività di costruzione svolta in periodi particolarmente siccitosi e previsto l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di sistemi di copertura per percorsi di movimentazione di materiale che prevedono l'attraversamento di zone residenziali; dovrà essere realizzata la viabilità alternativa prevista per l'attraversamento delle aree urbane di Acquasparta e dell'abitato di San Martino in Trignano;



## B.2 Acque

- Andranno adottati opportuni accorgimenti costruttivi di tipo idraulico per le vasche di raccolta di prima pioggia tali da assicurarne il costante svuotamento almeno dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione del materiale indisciolto.
- Come riportato nel SIA esiste la possibilità che gli scavi per la costruzione delle gallerie, soprattutto quella denominata Colle delle Rose, interferiscano con il processo di infiltrazione delle acque verso la falda con conseguenze che vanno dall'inquinamento delle acque al prosciugamento di pozzi e/o sorgenti. E' già stato programmato, peraltro, un approfondimento del livello di conoscenza relativamente alla circolazione idrica profonda. Un'ulteriore interferenza con le acque profonde può essere determinata durante i lavori di posa in opera delle fondazioni profonde con possibilità di inquinamento della falda. E' pertanto di fondamentale importanza predisporre un approfondito piano di monitoraggio delle acque profonde che dovrà essere attivato un anno prima dell'inizio dei lavori. La scelta dei punti di campionamento e/o controllo, delle frequenze e dei parametri da monitorare andranno concordati con l'ARPA e, per quanto di competenza con la USL n. 3 e la USL n.4 Si ritiene tuttavia di suggerire che, almeno per tutta la fase dei lavori, i controlli analitici abbiano cadenza mensile per il parametro "Ossidabilità" o "TOC", cioè per il parametro che meglio di altri è in grado di evidenziare un'eventuale contaminazione di tipo organico nelle acque di falda.
- Si raccomanda di adottare, nei piani di sicurezza previsti dalla vigente normativa in materia di sicurezza e igiene sui luoghi del lavoro, una sezione specificamente rivolta alla prevenzione e alla gestione di potenziali incidenti che possano coinvolgere sia i mezzi e le attrezzature di cantiere sia gli automezzi e i veicoli esterni, con conseguente sversamento accidentale di liquidi pericolosi, quali ad esempio segnaletica di sicurezza, procedure operative di stoccaggio e movimentazione delle sostanze pericolose, procedure operative di conduzione automezzi, piano di emergenza per la gestione di episodi di inquinamento delle matrici ambientali con relativa previsione di risorse e dotazioni allocate allo scopo; si raccomanda che tale sezione dei piani di sicurezza sia sviluppata con il coinvolgimento dell'ARPA UMBRIA;
- Sono da evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi depositi di carburanti, lubrificanti sia nuovi che usati o altre sostanze potenzialmente inquinanti che non vengano stoccati in luoghi appositamente predisposti e attrezzati con platee impermeabilizzate, sistemi di contenimento, pozzetti di raccolta, tettoie etc;
- Sono da evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi le operazioni di manutenzione e lavaggio delle attrezzature e macchinari, salvo che tali operazioni vengano svolte in apposite platee impermeabilizzate attrezzate come al punto precedente; le platee impermeabilizzate a tali scopi realizzate dovranno essere smantellate a lavori ultimati e dovrà essere ripristinato lo stato presente prima dell'inizio degli stessi;
- Sono da individuare, per i cantieri operativi posti in prossimità del Torrente Marroggia nonché per le attività di costruzione dei vari attraversamenti dei corsi d'acqua, opportuni accorgimenti volti ad evitare significativi rilasci in alveo di solidi sedimentabili e materiali grossolani o fuoriuscite di acqua mista a cemento, additivi e sostanze per il disarmo delle casseforme durante le fasi di getto in alveo; la costruzione dei viadotti dovrà in particolare essere gestita attraverso la

*predisposizione, in fase di progettazione esecutiva, di uno specifico piano di cantierizzazione, volto a minimizzare l'impatto sull'ecosistema fluviale;*

**C. Raccomandazioni in fase di esercizio:**

**C.1 Atmosfera:**

- *La Scuola di S. Giovanni di Baiano e la Comunità di recupero in loc. Madonna di Baiano sono, tra i ricettori sensibili individuati, quelli che richiedono maggiore attenzione. Si ritiene pertanto utile proporre un monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione realizzate. Per la Comunità di recupero si ritiene che tali opere dovranno garantire, per il periodo notturno, il rispetto della soglia di 35dB all'interno degli edifici;*
- *Si raccomanda la predisposizione di programma di monitoraggio del rumore ambientale durante il primo periodo di messa in esercizio della infrastruttura, volto alla verifica delle ipotesi di impatto acustico dell'opera descritte nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) da sviluppare in collaborazione con l'ARPA; si raccomanda infine che tale programma di monitoraggio preveda anche la verifica dei livelli di vibrazione indotto dal traffico sui ricettori più sensibili a questo tipo di disturbo, posti in prossimità della infrastruttura, con particolare riferimento alla verifica dell'efficacia dell'intervento di mitigazione previsto nel SIA.*

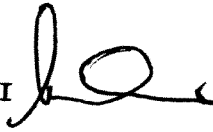
**C.2 Suolo e sottosuolo**

- *Per gli aspetti relativi alla prevenzione di fenomeni di inquinamento accidentale di suolo e sottosuolo vale quanto indicato per l'ambiente idrico;*
  - *Nel corso dell'esecuzione delle opere e degli scavi all'aperto si raccomanda di segnalare tempestivamente all'ARPA l'eventuale rinvenimento di rifiuti, scorie o più in generale di materiale di riporto di incerta origine nonché di eventuali reti tecnologiche dismesse di origine industriale (condotte, sistemi di scarico, serbatoi interrati etc);*
  - *I rifiuti prodotti durante la fase di costruzione e rimozione dei cantieri dovranno essere gestiti nel rispetto delle norme vigenti, con particolare attenzione agli oli usati e alle sostanze pericolose, e ai fanghi dei sistemi di depurazione delle acque di cantiere, individuando i rifiuti pericolosi e non pericolosi attraverso gli opportuni codici CER; si raccomanda inoltre, per eventuali depositi preliminari di rifiuti presso le aree di cantiere, l'adozione delle misure tecniche previste dalla vigente normativa di settore; il previsto utilizzo della discarica di Acquasparta presso il cantiere operativo n.1 dovrà essere subordinato all'acquisizione dell'autorizzazione di legge;*
  - *Le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 1, commi 17, 18 e 19 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443;*
- 3) *di prendere atto che a tal fine sono stati sentiti i Comuni interessati di Spoleto ed Acquasparta che si sono espressi favorevolmente con gli atti richiamati nelle premesse del documento istruttorio;*



- 4) di trasmettere copia del presente atto, completa degli allegati, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ai fini dell'espletamento delle attività istruttorie di competenza, secondo le procedure previste dal D. Lgs 190/02.

IL DIRETTORE: ING. LUCIANO TORTOIOLI

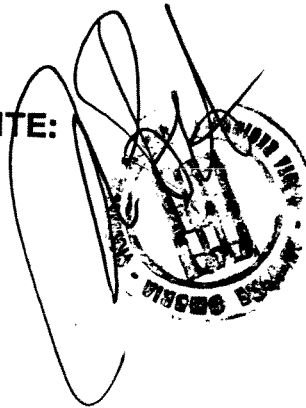


IL PRESIDENTE: *Lometti*

IL RELATORE:



IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE:





## DOCUMENTO ISTRUTTORIO

**OGGETTO: Legge 443/2001 – Progetto preliminare “Strada delle Tre Valli Umbre” - Tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta. Parere di competenza regionale ai fini della Valutazione d’Impatto Ambientale e dell’intesa Stato – Regione sulla localizzazione dell’opera.**

### Visti:

- la legge 21.12.2001, n.443 contenente “ Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive ”,
- la Deliberazione CIPE del 21.12.2001 che nell’ambito del 1° Programma delle Infrastrutture strategiche prevede, fra l’altro, per la Regione Umbria interventi sulla Strada delle Tre Valli, Tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta;
- il D.Lgs. n.190/2002, per l’attuazione della L. 443/2001,
- l’Intesa Generale Quadro del 24.9.2002 che individua la Regione Umbria come soggetto proponente del suddetto progetto infrastrutturale;

### Considerato:

- che il progetto preliminare “Strada delle Tre Valli Umbre – Tratto Eggi – Acquasparta” è soggetto, a procedura di V.I.A. di competenza statale e rientra nella categoria di cui all’art. 1, comma 1, lett. g) del DPCM 377/88 del 10 agosto 1988;

### Dato atto:

- che in data 10 marzo 2003, con nota prot. N. 2649/IU la Regione Umbria ha presentato il progetto preliminare in oggetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini dell’attivazione delle procedure istruttorie per la successiva approvazione da parte del CIPE;
- che in data 10 marzo 2003, con nota prot. N. 2647/IU la Regione Umbria ha presentato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, Servizio per la Valutazione dell’Impatto Ambientale, ed al Ministero per i Beni e Attività Culturali, Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici, il progetto preliminare specificato in oggetto, per l’espletamento delle procedure per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del Capo II° del D. Lgs. 20 agosto 2002, n° 190;
- che l’art. 18 del D. Lgs. 190/2002 prevede che il progetto sia reso pubblico nelle forme previste dalle procedure vigenti e che il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio tenga conto, ai fini delle valutazioni di propria competenza, di eventuali osservazioni rimesse da soggetti pubblici e privati interessati nei modi e nei termini di cui all’art. 9 della L. 8 luglio 1986, n°349;
- che, pertanto, al fine di consentire la presentazione di eventuali osservazioni a soggetti pubblici e privati, la Regione, in qualità di ente proponente, ha disposto la pubblicazione di apposito avviso sui quotidiani locali “Il Messaggero” e “Il Corriere dell’Umbria” del 10 marzo 2003, e sul quotidiano “Il Messaggero” del 12 marzo 2003, nelle pagine della cronaca nazionale - nonché il deposito di copia del progetto presso il Servizio III° (Servizio Programmi per l’Assetto del Territorio) di questa stessa amministrazione;
- che, in ottemperanza dell’art. 3 comma 5 del D. Lgs. 190/2002, con nota prot. N. 8789 del 29 agosto 2003 è stata richiesta da parte del Servizio Regionale Infrastrutture per la Mobilità e i Trasporti, l’espressione del parere ai Comuni di Spoleto e di Acquasparta ai fini dell’intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell’opera;



- che il Comune di Spoleto ha espresso, con Delibera di Consiglio Comunale n. 158 del 15 ottobre 2003, parere favorevole in merito al progetto preliminare dell'opera in oggetto, ai sensi di quanto previsto all'art. 3 comma 5 del D. Lgs. 190/2002;
- che il Comune di Acquasparta ha espresso, con nota prot. N. 4775 del 6 settembre 2003, parere favorevole in merito al progetto preliminare in oggetto ai sensi di quanto previsto all'art. 3 comma 5 del D. Lgs. 190/2002;
- che in ordine al progetto in argomento è pervenuta in data 20 ottobre 2003 una opposizione da parte del sig. Careri Francesco proprietario di un fabbricato compresi annessi accessori e dei terreni circostanti il tutto sito a Spoleto, Loc. Colleferretto, 1

**Ricordato inoltre:**

- che, sulla base delle richieste e precisazioni contenute nella nota del Ministero n° 5256/VIA/2003 del 12.05.2003, la Regione ha provveduto ad impegnare ed erogare, a seguito della propria Determinazione Dirigenziale n° 4865 del 04 giugno 2003 anche il contributo dello 0,5 per mille di cui all'art. 27 della legge 30.04.1999, n° 136 e successive modifiche di cui all'art. 77 della L. 289/2002;
- che con nota del 12.06.2003, prot. CSVIA/2003/198 il Ministero dell'Ambiente, Commissione Speciale di Valutazione Impatto Ambientale, ha comunicato l'apertura dell'istruttoria di valutazione di impatto ambientale del progetto specificato in oggetto;
- che con nota raccomandata A.R. del 14.07.2003, prot. CSVIA/2003/0375 - ricevuta dalla Regione dell'Umbria in data 18 luglio 2003 - la Commissione speciale VIA ha effettuato una richiesta di integrazioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del già richiamato D. Lgs. 190/2002, articolata in tre parti (quadro di riferimento programmatico, quadro di riferimento progettuale, quadro di riferimento ambientale) e in complessivi n° 15 punti, specificando altresì le modalità di trasmissione delle integrazioni richieste;
- che con nota del 05.08.2003, prot. n° CSVIA/2003/493 la Commissione ha comunicato la sospensione delle proprie attività nel periodo dal 9 al 24 agosto 2003, prevedendo di conseguenza il differimento dei termini connessi alle fasi dell'iter istruttorio, sia per le azioni di competenza della stessa commissione che per quelle di competenza del soggetto proponente;
- che, nei termini previsti dal D. Lgs. 190/2002 e tenuto conto della sospensione sopra richiamata, la Regione, Servizio Infrastrutture per la mobilità, con nota del 28 agosto 2003 prot. N. 8786/IU, ha trasmesso la documentazione e le integrazioni richieste nella nota ministeriale del 14.07.2003, prot. CSVIA/2003/0375 già richiamata in precedenza, secondo i singoli punti ivi specificati;

**Richiamati:**

- la Deliberazione di Giunta Regionale 16 maggio 2001, n° 478, la quale prevede che, per la pronuncia di compatibilità ambientale su progetti assoggettati alla V.I.A. nazionale, riguardanti infrastrutture per la mobilità di rilevanza nazionale, ricadenti in territorio umbro, il parere ambientale di competenza del Servizio III° della Giunta regionale viene fornito al Servizio VIII°, che cura la redazione della determinazione dirigenziale di acquisizione dei pareri;

**Considerato:**

- che in data 29 settembre 2003 si è svolta la conferenza dei servizi regionali e degli altri soggetti titolari di competenze delegate convocata, con nota del 11 settembre 2003 prot. N. 08170 dal Servizio Programmi per l'Assetto del Territorio, finalizzata all'espressione del parere regionale per le procedure di VIA previste dal Capo I art. 3 e dal Capo II art. 18 del D.Lgs 190/2002;



- che nel corso di tale conferenza i progettisti hanno illustrato i contenuti del progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale
- che il Presidente della conferenza, preso atto dei pareri sostanzialmente favorevoli espressi dagli intervenuti, ha convenuto, con l'accordo di tutti i presenti, di concludere la conferenza senza effettuare ulteriori incontri e invitando tutti i soggetti partecipanti a far pervenire in tempi brevi i rispettivi pareri, espressi verbalmente in conferenza;

**Dato atto:**

- che il Dirigente Responsabile del Servizio Programmi per l'Assetto del territorio ha adottato la determinazione n° 9134 del 10 ottobre 2003 con la quale si esprime parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del Progetto Preliminare della strada TRE VALLI UMBRE – TRATTO EGGI-ACQUASPARTA indicando alcune osservazioni ritenute necessarie per un migliore inserimento ambientale dell'opera;
- che è stata disposta la pubblicazione di copia della citata determinazione per estratto sul Bollettino Ufficiale della Regione dell'Umbria;

**Considerato che la suddetta determinazione evidenzia:**

- che la presenza dei numerosi cantieri necessari alla realizzazione dell'opera comporta impatti su gran parte delle componenti ambientali sia con riferimento alle aree immediatamente prossime alle aree di cantiere che per i territori e le comunità attraversate dalla viabilità interessata dal traffico di approvvigionamento e smaltimento delle aree stesse;
- l'elevato sviluppo spaziale e temporale delle attività legate alla costruzione dell'opera in progetto nonché la potenziale sovrapposizione sul territorio del Comune di Spoleto della cantierizzazione di un'altra grande opera infrastrutturale di importanza strategica prevista dalla Deliberazione del CIPE (Tratto Terni-Spoleto del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara) attuativa della Legge Obiettivo (Legge 443/2001)
- che il "tracciato A" prescelto per il tratto Acquasparta – Madonna di Baiano insiste su un'area di particolare vulnerabilità idrogeologica interessando potenzialmente risorse idriche di interesse regionale strategico e bacini di alimentazione di acque minerali;
- che per la Regione Umbria, con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3320/2002, è stato dichiarato lo stato di emergenza idrica 2002 nell'ambito del quale sono previsti il censimento, la salvaguardia e il potenziale sfruttamento a fini idropotabili di ulteriori risorse idriche rispetto a quelle attualmente utilizzate;

**Ritenuto di dover esprimere, con il presente atto, anche un parere in ordine alla localizzazione dell'intervento e alla definizione dell'intesa Stato-Regione finalizzata alla conformità urbanistica dell'intervento,**

**Tutto ciò premesso e considerato  
si propone alla Giunta regionale**

1. di esprimere parere favorevole al progetto preliminare per la realizzazione della STRADA DELLE TRE VALLI UMBRE nel territorio dei Comuni di Spoleto ed Acquasparta, presentato dalla Regione dell'Umbria, già inserito nel primo programma di attuazione della legge 443/2001, approvato con Deliberazione CIPE n° 121 del 21 dicembre 2001, nonché nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta fra Regione e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il 24 ottobre 2002 – in ordine alla

compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione, secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n°190 con le seguenti raccomandazioni:

### **A. Raccomandazioni in fase di progettazione:**

#### **A.1 Atmosfera**

- *Il progetto esecutivo dovrà prevedere accorgimenti tecnici adeguati per la limitazione, ad opera ultimata, dei livelli di rumorosità e vibrazioni derivanti dal traffico autoveicolare e pesante, in corrispondenza dei centri abitati posti nei pressi del tracciato stradale. A tale proposito dovrà essere fornita ai competenti servizi delle A.S.L. interessate, una relazione tecnica dettagliata che descriva gli accorgimenti tecnici previsti e contenga la previsione di quanto gli stessi siano in grado di abbattere i livelli di rumorosità e vibrazioni;*
- *Si raccomanda, definita in fase di progettazione esecutiva la scelta dei percorsi di cantiere e stimato nel dettaglio il traffico giornaliero di mezzi pesanti previsto su ciascuno di essi, la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera del livello delle polveri aerodisperse, da sviluppare in collaborazione con l'ARPA;*

#### **A.2 Acque**

- *In fase di progettazione esecutiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati agli attingimenti idrici complessivi previsti durante le attività di cantiere, con indicazione di massima delle fonti di approvvigionamento individuate e dei relativi quantitativi emunti; si dovranno inoltre stimare i quantitativi complessivi delle acque drenate dalle attività di scavo delle gallerie, prevedendo in dettaglio le relative modalità di gestione; tali informazioni dovranno essere utilizzate anche al fine di un ottimale predisposizione del programma di monitoraggio in corso d'opera previsto; lo scarico di tutte le acque di cantiere dovrà in ogni caso essere effettuata nel rispetto della vigente normativa di settore;  
I risultati del monitoraggio ante-operam, da realizzarsi insieme alle indagini idrogeologiche previste per la fase di progettazione definitiva (con particolare riferimento a quelle sui tratti interessati dallo scavo delle gallerie), dovranno essere raccolti in una relazione di sintesi che permetta di definire con chiarezza la "situazione zero" per l'ambiente idrico; tale relazione, che potrà ricomprendere anche i dati ambientali già disponibili presso ARPA Umbria, dovrà essere utilizzata come base per la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera da sviluppare con l'ARPA;*
- *Dovranno essere approfonditi in fase di progettazione esecutiva il dimensionamento, la localizzazione nonché le procedure di gestione delle vasche di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale e raccolta degli sversamenti accidentali già previste nel progetto preliminare;*

#### **A.3 Suolo e sottosuolo**

- *Dovranno essere progettati nel dettaglio, in fase di progettazione esecutiva, gli eventuali interventi di riambientamento dei siti di cava che si prevede realizzare in corso d'opera con il materiale di scavo;*



#### **A.4 Aspetti paesaggistici**

- Le opere di mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici attenuabili con la vegetazione dovranno essere realizzate con essenze autoctone tipiche del luogo;

#### **B. Raccomandazioni in fase di cantiere:**

##### **B.1 Atmosfera:**

- Le numerose aree di cantiere costituiranno sicuramente fonti di inquinamento soprattutto per quanto riguarda polveri e rumore. Particolarmente critiche risultano essere le aree di cantiere n.4, 5, 9 e 10 in quanto ubicate in prossimità di edifici residenziali e/o case sparse. Nella fase di allestimento ed esercizio dei cantieri dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti necessari alla limitazione dei livelli di rumorosità, vibrazioni e polverosità dell'aria. A tal fine si dovranno inoltre prevedere, per gli eventuali impianti di betonaggio e altri impianti fissi, sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione nonché l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi delle vigenti normative di settore; Per queste aree pertanto sarà opportuno predisporre un piano di monitoraggio per polveri e rumore, da concordare con ARPA; il controllo dovrà iniziare prima dell'inizio dell'attività di cantiere e proseguire sino a quando i cantieri citati saranno stati smantellati e riambientati;
- Dovranno essere poste in essere misure opportune per la riduzione delle emissioni rumorose e della produzione di vibrazioni durante la fase di costruzione, ricorrendo a macchinari e attrezzature di tecnologia moderna nonché a schermature dei cantieri posti in prossimità di aree sensibili e degli eventuali impianti fissi destinati alla costruzione stessa, privilegiando interventi di ingegneria naturalistica;
- Sarà inoltre opportuno procedere ad una depolverizzazione della rete viaria percorsa dai mezzi di cantiere ( sia quella esistente, se non asfaltata, che quella da realizzare ) limitatamente ai tratti prospicienti eventuali abitazioni poste in prossimità della stessa; se necessario dovranno essere posizionate anche idonee barriere antirumore;
- Ogni movimentazione e trasporto del materiale dovrà essere effettuata in maniera tale da abbattere la produzione di polveri; a tale scopo dovrà essere previsto, nei piani di cantiere, opportuno programma di umidificazione o stabilizzazione della viabilità di cantiere e dei depositi preliminari di terre, inerti o materie prime per l'attività di costruzione svolta in periodi particolarmente siccitosi e previsto l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di sistemi di copertura per percorsi di movimentazione di materiale che prevedono l'attraversamento di zone residenziali; dovrà essere realizzata la viabilità alternativa prevista per l'attraversamento delle aree urbane di Acquasparta e dell'abitato di San Martino in Trignano;

##### **B.2 Acque**

- Andranno adottati opportuni accorgimenti costruttivi di tipo idraulico per le vasche di raccolta di prima pioggia tali da assicurarne il costante svuotamento almeno



- dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione del materiale indisciolto.
- Come riportato nel SIA esiste la possibilità che gli scavi per la costruzione delle gallerie, soprattutto quella denominata Colle delle Rose, interferiscano con il processo di infiltrazione delle acque verso la falda con conseguenze che vanno dall'inquinamento delle acque al prosciugamento di pozzi e/o sorgenti. E' già stato programmato, peraltro, un approfondimento del livello di conoscenza relativamente alla circolazione idrica profonda. Un'ulteriore interferenza con le acque profonde può essere determinata durante i lavori di posa in opera delle fondazioni profonde con possibilità di inquinamento della falda. E' pertanto di fondamentale importanza predisporre un approfondito piano di monitoraggio delle acque profonde che dovrà essere attivato un anno prima dell'inizio dei lavori. La scelta dei punti di campionamento e/o controllo, delle frequenze e dei parametri da monitorare andranno concordati con l'ARPA e, per quanto di competenza con la USL n. 3 e la USL n.4 Si ritiene tuttavia di suggerire che, almeno per tutta la fase dei lavori, i controlli analitici abbiano cadenza mensile per il parametro "Ossidabilità" o "TOC", cioè per il parametro che meglio di altri è in grado di evidenziare un'eventuale contaminazione di tipo organico nelle acque di falda.
  - Si raccomanda di adottare, nei piani di sicurezza previsti dalla vigente normativa in materia di sicurezza e igiene sui luoghi del lavoro, una sezione specificamente rivolta alla prevenzione e alla gestione di potenziali incidenti che possano coinvolgere sia i mezzi e le attrezzature di cantiere sia gli automezzi e i veicoli esterni, con conseguente sversamento accidentale di liquidi pericolosi, quali ad esempio segnaletica di sicurezza, procedure operative di stoccaggio e movimentazione delle sostanze pericolose, procedure operative di conduzione automezzi, piano di emergenza per la gestione di episodi di inquinamento delle matrici ambientali con relativa previsione di risorse e dotazioni allocate allo scopo; si raccomanda che tale sezione dei piani di sicurezza sia sviluppata con il coinvolgimento dell'ARPA UMBRIA;
  - Sono da evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi depositi di carburanti, lubrificanti sia nuovi che usati o altre sostanze potenzialmente inquinanti che non vengano stoccati in luoghi appositamente predisposti e attrezzati con platee impermeabilizzate, sistemi di contenimento, pozzetti di raccolta, tettoie etc;
  - Sono da evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi le operazioni di manutenzione e lavaggio delle attrezzature e macchinari, salvo che tali operazioni vengano svolte in apposite platee impermeabilizzate attrezzate come al punto precedente; le platee impermeabilizzate a tali scopi realizzate dovranno essere smantellate a lavori ultimati e dovrà essere ripristinato lo stato presente prima dell'inizio degli stessi;
  - Sono da individuare, per i cantieri operativi posti in prossimità del Torrente Marroggia nonché per le attività di costruzione dei vari attraversamenti dei corsi d'acqua, opportuni accorgimenti volti ad evitare significativi rilasci in alveo di solidi sedimentabili e materiali grossolani o fuoriuscite di acqua mista a cemento, additivi e sostanze per il disarmo delle casseforme durante le fasi di getto in alveo; la costruzione dei viadotti dovrà in particolare essere gestita attraverso la predisposizione, in fase di progettazione esecutiva, di uno specifico piano di cantierizzazione, volto a minimizzare l'impatto sull'ecosistema fluviale;



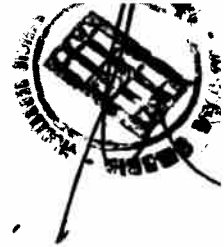
## **C. Raccomandazioni in fase di esercizio:**

### **C.1 Atmosfera:**

- *La Scuola di S. Giovanni di Baiano e la Comunità di recupero in loc. Madonna di Baiano sono, tra i ricettori sensibili individuati, quelli che richiedono maggiore attenzione. Si ritiene pertanto utile proporre un monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione realizzate. Per la Comunità di recupero si ritiene che tali opere dovranno garantire, per il periodo notturno, il rispetto della soglia di 35dB all'interno degli edifici;*
- *Si raccomanda la predisposizione di programma di monitoraggio del rumore ambientale durante il primo periodo di messa in esercizio della infrastruttura, volto alla verifica delle ipotesi di impatto acustico dell'opera descritte nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) da sviluppare in collaborazione con l'ARPA; si raccomanda infine che tale programma di monitoraggio preveda anche la verifica dei livelli di vibrazione indotto dal traffico sui ricettori più sensibili a questo tipo di disturbo, posti in prossimità della infrastruttura, con particolare riferimento alla verifica dell'efficacia dell'intervento di mitigazione previsto nel SIA.*

### **C.2 Suolo e sottosuolo**

- *Per gli aspetti relativi alla prevenzione di fenomeni di inquinamento accidentale di suolo e sottosuolo vale quanto indicato per l'ambiente idrico;*
  - *Nel corso dell'esecuzione delle opere e degli scavi all'aperto si raccomanda di segnalare tempestivamente all'ARPA l'eventuale rinvenimento di rifiuti, scorie o più in generale di materiale di riporto di incerta origine nonché di eventuali reti tecnologiche dismesse di origine industriale (condotte, sistemi di scarico, serbatoi interrati etc);*
  - *I rifiuti prodotti durante la fase di costruzione e rimozione dei cantieri dovranno essere gestiti nel rispetto delle norme vigenti, con particolare attenzione agli oli usati e alle sostanze pericolose, e ai fanghi dei sistemi di depurazione delle acque di cantiere, individuando i rifiuti pericolosi e non pericolosi attraverso gli opportuni codici CER; si raccomanda inoltre, per eventuali depositi preliminari di rifiuti presso le aree di cantiere, l'adozione delle misure tecniche previste dalla vigente normativa di settore; il previsto utilizzo della discarica di Acquasparta presso il cantiere operativo n.1 dovrà essere subordinato all'acquisizione dell'autorizzazione di legge;*
  - *Le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 1, commi 17,18 e 19 della Legge 21 dicembre 2001 n. 443;*
2. di prendere atto che a tal fine sono stati sentiti i Comuni interessati di Spoleto ed Acquasparta che si sono espressi favorevolmente con gli atti richiamati nelle premesse del documento istruttorio;
  3. di trasmettere copia del presente atto, completa degli allegati, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ai fini dell'espletamento delle attività istruttorie di competenza, secondo le procedure previste dal D. Lgs 190/02.



Perugia, 20-2-2004

L'Istruttore  
(Ing. Ernesto Ciani)

*Ernesto Ciani*

L'Istruttore  
(Ing. Paolo Cioffini)

*Paolo Cioffini*

**VISTO DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Visto il documento istruttorio e riscontrata la regolarità del procedimento, ai sensi dell'art. 21, comma 2, del Regolamento interno della Giunta, si trasmette al Direttore per le determinazioni di competenza.

Perugia, 20-2-2004

Il Responsabile del procedimento  
(Arch. Leonardo Arcaleni)

*Leonardo Arcaleni*

**PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA E DICHIARAZIONE CONTABILE**

Ai sensi dell'art. 21, commi 3 e 4, del Regolamento interno della Giunta, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa del documento istruttorio e si dichiara che l'atto non comporta impegno di spesa.

Perugia, 20-2-2004

Il Dirigente di Servizio  
(Geom. Ettore Lamincia)

*Ettore Lamincia*

**PROPOSTA E PARERE DI LEGITTIMITA'**

Il Direttore alle Politiche Territoriali Ambiente e Infrastrutture;

Visto il documento istruttorio;

Atteso che sull'atto sono stati espressi il parere di regolarità tecnico-amministrativa e la dichiarazione contabile prescritti;

Non ravvisando vizi sotto il profilo della legittimità;

propone

alla Giunta regionale l'adozione del presente atto.

Perugia, 20-2-2004

Il Direttore  
Luciano Tortoioli

*Luciano Tortoioli*

DGR\_TreValli\_Febb2004.doc

Perugia, il 22 MAR. 2004

Per copia conforme all'originale.

EC/ mf



IL DIRIGENTE

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/ 2001)  
STRADA DELLE TRE VALLI: TRATTO EGGI (SPOLETO) - ACQUASPARTA

## IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTO l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 1, tra i "Sistemi stradali e autostradali", la "Strada Tre Valli" con un costo complessivo di 196,254 Meuro;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario, stabilendo che di norma le richieste di finanziamento a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma vengano corredate dallo schema sintetico, ma prevedendo la redazione della versione analitica per le opere per le quali questo Comitato stesso richieda supplementi di istruttoria;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24, (G.U. n. 276/2004) con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in apposito allegato, conferma l'intervento "Asse stradale Tre Valli – Perugia - Tratto Eggi Acquasparta" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato con decreti 8 giugno 2004 e 24 giugno 2005, con il quale – in relazione al disposto

dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento "Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta", trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 3 novembre 2005, n. 521, ed il cui testo aggiornato è consegnato in seduta, relazione nella quale si propone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto stesso ai soli fini procedurali;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Umbria, sottoscritta il 24 ottobre 2002, che prevede sia il completamento sia il potenziamento da 2 a 4 corsie dell'arteria – necessari per dotare l'arteria stessa delle medesime caratteristiche della S.S. 77 Valdichienti e della S.S. Flaminia nel tratto Foligno-Spoleto – e che postula la riclassificazione dell'arteria stessa a strada statale, individuando, nelle more della nuova classificazione, quale soggetto attuatore detta Regione, che può avvalersi dell'ANAS S.p.A. mediante apposita convenzione;

CONSIDERATO che questo Comitato, con propria delibera 25 luglio 2003, n. 56, ha assegnato un contributo, in termini di volume di investimenti, di 14,564 Meuro al primo lotto dell'opera "Strada delle Tre Valli", da Eggi a S.Sabino, che la Regione aveva ritenuto prioritario realizzare, nelle more dell'approvazione del progetto dell'intera arteria, per motivi di pianificazione del traffico e di sicurezza del nodo di Spoleto e che è attualmente in fase di progettazione esecutiva;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

## P R E N D E   A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che obiettivo del progetto all'esame è il completamento della strada delle "Tre Valli Umbre" di collegamento fra la S.S. 209 Valnerina e la S.S. 3bis Tiberina, per consentire lo sviluppo delle relazioni tra tre importanti Regioni (Umbria, Marche, Lazio) e la riorganizzazione degli accessi alla città di Spoleto ed ai suoi servizi;

- che in particolare il progetto prevede:
  - la realizzazione a quattro corsie – due per ogni senso di marcia - del tratto da Eggi a S.Sabino;
  - il raddoppio a due corsie – del pari per ogni senso di marcia - nel tratto compreso tra S.Sabino e Madonna di Baiano tratto del quale sono già in esercizio le prime due corsie (per ogni senso di marcia);
  - la realizzazione, nel tratto Madonna di Baiano e Acquasparta, di due carreggiate, ciascuna a due corsie per senso di marcia;
- che, tra le varie alternative possibili, è stata scelta l'opzione "A" sulla quale si sono espressi favorevolmente i Comuni di Acquasparta e Spoleto;
- che il tracciato della Strada delle Tre Valli Umbre, nel tratto Eggi – Acquasparta, presenta una lunghezza complessiva di 20,893 Km – di cui 3,819 relativi al 1° lotto – e si sviluppa tra lo svincolo di Eggi sulla S.S. 3 Flaminia e lo svincolo di collegamento alla Strada di grande comunicazione (SGC) Orte – Ravenna;
- che la strada in progetto è riconducibile alla categoria B (strade extraurbane principali) secondo la classificazione prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 ed è caratterizzata da due carreggiate separate da uno spartitraffico di larghezza 3,50 m, ciascuna costituita da due corsie di larghezza 3,75 m con banchina di larghezza 1,75 m;
- che le opere d'arte principali sono rappresentate da 6 gallerie, 2 ponti e 8 viadotti e incidono complessivamente per una lunghezza totale di circa 9.235 m pari al 44% dell'intero tracciato;
- che il progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso in data 10 marzo 2003 dalla Regione Umbria, in qualità di soggetto aggiudicatore, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali e agli Enti interferiti;
- che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'intervento "Tre Valli Umbre: tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta" è stata data pubblicità attraverso la pubblicazione di avviso di deposito, in libera visione al pubblico, degli elaborati progettuali su alcuni quotidiani locali e su un quotidiano a diffusione nazionale;
- che, come indicato nelle premesse, l'intervento di realizzazione delle prime due corsie del tratto Eggi – S.Sabino ha formato oggetto di precedente istruttoria in vista della concessione del contributo di cui alla richiamata delibera n. 56/2003 ed è attualmente in procedura di appalto sì che questo Comitato è chiamato a pronunciarsi sul progetto preliminare dell'intera arteria, al netto dell'intervento così anticipato;
- che parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto all'esame ha espresso il Ministero per i beni e le attività culturali in data 28 luglio 2003, con nota n. ST/407/26114;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 23 ottobre 2003, n. GAB/2003/10760/B05, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e



dei trasporti il parere favorevole della Commissione Speciale VIA, con prescrizioni, sul progetto preliminare dell'opera;

- che la Regione Umbria con delibera di Giunta 25 febbraio 2004, n. 171, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica dell'opera;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

- *sotto l'aspetto attuativo*

- che il soggetto aggiudicatore viene individuato nella Regione Umbria;
- che il tempo complessivo dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera è stimato in circa 87 mesi;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che il costo dell'intervento "Strada delle Tre Valli" è quantificato nel progetto preliminare in 562 Meuro, così articolati:

Voce	Importo
Importo dei lavori	396.704.093,18
Somme a disposizione della stazione appaltante	165.295.906,82

- che il costo così quantificato è superiore a quello riportato nell'Intesa generale quadro citata in premessa;
- che la Regione Umbria richiede inoltre la realizzazione dell'opera complementare "Collegamento stradale tra lo svincolo Testaccio (variante S.S. n. 3 via Flaminia – Spoleto Sud) ed il raccordo S.S. Tre Valli (Spoleto Nord)", il cui costo è stimato in 65 Meuro, di cui 46 Meuro, in cifra arrotondata, per importo dei lavori e circa 19 Meuro per somme a disposizione della stazione appaltante;
- che sulla base delle valutazioni specifiche condotte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stati determinati in 3,45 Meuro i maggiori oneri connessi a ulteriori lavori e/o attività di cui alle integrazioni richieste dalla Commissione Speciale VIA e che, pertanto, il costo dell'intervento, a seguito dell'accoglimento di prescrizioni, viene ad attestarsi a 630,45 Meuro;
- che parte di detto costo e più specificamente l'importo di 14.564.084,55 euro – indicato nella relativa relazione istruttoria a suo tempo trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – è imputabile al primo tratto, a due corsie, da Eggi a S.Sabino che con la citata delibera n. 56/2003 è stato finanziato per un importo, in cifra arrotondata, pari a 14,564 Meuro;
- che pertanto il costo dell'approvando intervento all'esame è pari a 615.885.915,45 euro;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritiene che occorra approfondire lo studio del traffico – differenziando i volumi per singole tratte dell’itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per veicoli leggeri e pesanti – e propone quindi di disporre la rielaborazione delle analisi relative alle componenti ambientali direttamente influenzate dal traffico, attuale e previsto, e di approfondire l’analisi costi/benefici, ai sensi dell’art. 4, comma 3, del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988, corredandola di un’adeguata analisi di sensitività;
- che il citato Ministero conseguentemente propone di rinviare alla fase di approvazione del progetto definitivo l’assegnazione di risorse a carico dei fondi destinati all’attuazione del 1° Programma delle opere strategiche;

## D E L I B E R A

### 1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell’art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell’art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato – con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell’attestazione di compatibilità ambientale e dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio il progetto preliminare dell’intervento “Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta” nei termini specificati nella “presa d’atto”.

E’ conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell’opera.

- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l’importo di 615.885.915,45 euro, di cui alla precedente “presa d’atto”, costituisce il limite di spesa dell’intervento.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l’approvazione del progetto sono riportate nella parte 1^ dell’allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^ del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

- 1.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà inoltre a sviluppare la progettazione definitiva dell’opera complementare “Collegamento stradale tra lo svincolo di Testaccio (variante S.S. n. 3 via Flaminia – Spoleto Sud) ed il raccordo S.S. Tre Valli (Spoleto Nord)”: il costo stimato dell’intervento è di 65 Meuro.

## 2. *Assegnazione CUP*

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro 30 giorni dalla pubblicazione sulla G.U. della presente delibera.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera approvata.

## 3. *Copertura finanziaria*

- 3.1 La individuazione della copertura finanziaria dell'intervento di cui al punto 1.1 sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo, che terrà conto degli esiti degli approfondimenti proposti, come indicato nella "presa d'atto", e recepiti tra le prescrizioni di cui al punto 1.3 e riporterà il quadro aggiornato del costo entro il tetto massimo sopraindicato.

A corredo del progetto definitivo verrà trasmesso il piano economico-finanziario nella versione analitica prevista dalla delibera n. 11/2004, nonché la scheda aggiornata di cui alla delibera n. 63/2003 che evidenzia eventuali disponibilità sopravvenute e/o impegni al cofinanziamento a carico della Regione.

- 3.2 Unitamente al progetto definitivo di cui sopra verrà sottoposto a questo Comitato, ai sensi dell'art. 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, il progetto definitivo dell'opera complementare di cui al punto 1.4: nell'occasione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicherà le fonti di copertura del costo relativo.
- 3.3 Resta comunque fermo che la quota complessiva a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma per l'intero progetto all'esame non potrà superare quella prevista nella delibera n. 121/2001, salvo compensazione con altra opera concernente la medesima regione.

## 4. *Disposizioni finali*

- 4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

- 4.2 La Commissione VIA procederà – ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle altre prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- 4.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla

realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

- 4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma 2 dicembre 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE  
Daniele MOLGORA

IL PRESIDENTE DELEGATO  
Giulio TREMONTI

ALLEGATO

**1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/ 2001)  
STRADA DELLE TRE VALLI: TRATTO EGGI (SPOLETO) - ACQUASPARTA**

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI  
PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

- |     |  |        |
|-----|--|--------|
| 1.  | Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva |        |
| 1.1 | <i>Prescrizioni di carattere progettuale</i>                   | Pag. 2 |
| 1.2 | <i>Prescrizioni di carattere ambientale</i>                    | Pag. 2 |
| 2.  | Prescrizioni in fase di cantiere                               | Pag. 5 |
| 3.  | Prescrizioni in fase di esercizio                              | Pag. 7 |

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI Pag. 8

## PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

### 1. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva

#### 1.1 Prescrizioni di carattere progettuale

*Opere connesse e misure compensative:*

- dovrà essere abbassato il profilo altimetrico del tratto relativo al viadotto Fiorenzuola, al fine di ridurre al minimo l'altezza di detto viadotto dal piano di campagna, adottando le tecnologie più idonee al miglior inserimento dell'opera nel contesto territoriale;
- dovrà essere prospettata un'adeguata soluzione progettuale per sanare la criticità dovuta alla presenza dei due svincoli ravvicinati in località S. Giovanni di Baiano. Dovrà essere, inoltre, aumentata la distanza tra la sede stradale e il torrente Maroggia (vedi progressiva 11,2 circa), con un allargamento non in asse ma lato corsia sud;
- dovrà essere prevista la realizzazione, come opera connessa, di un raccordo tra la strada delle Tre Valli e la strada statale Flaminia, per raggiungere alcune infrastrutture site nella città di Spoleto, a valenza regionale, evitando l'attraversamento del centro abitato ed in modo da permettere un più rapido collegamento della città di Spoleto con la A1 e con Roma;
- dovranno essere recepite nel tratto stradale di pertinenza, e ove appropriato nelle due restanti tratte stradali, le prescrizioni riportate nella determinazione dirigenziale n. 2470 del 22 marzo 2000 emessa dalla Regione Umbria, avente come oggetto "giudizio di compatibilità ambientale sul progetto di costruzione della Tre Valli Umbre, tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino in Comune di Spoleto";
- dovrà essere approfondito lo studio del traffico, differenziando i volumi per singole tratte dell'itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per veicoli leggeri e pesanti. Tale prescrizione comporta anche la rielaborazione delle analisi relative alle componenti ambientali direttamente influenzate dal traffico attuale e previsto; dovrà essere inoltre approfondita l'analisi costi/benefici, ai sensi del D.P.C.M. 27/12/1988 art. 4, comma 3, corredandola di un'adeguata analisi di sensitività.

#### 1.2 Prescrizioni di carattere ambientale

*Elementi di carattere generale:*

- dovranno essere recepite e sviluppate le misure mitigative e compensative, puntuali e di carattere generale, previste nello studio di impatto ambientale (SIA) e sue successive integrazioni e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;
- dovranno essere anticipate in questa fase progettuale (e non in sede di progetto

esecutivo, come riportato nel SIA), le tecniche e le opere da utilizzare per preservare le qualità ambientali e naturali dei siti interessati;

- si dovrà predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (regolamento CEE 761/2001);
- si dovrà predisporre un progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale di VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di impatto ambientale e sue integrazioni.

#### *Atmosfera:*

- per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera, il proponente dovrà approfondire lo studio effettuato tramite:
  - stima delle emissioni;
  - ricostruzione del quadro meteorologico locale a fini di utilizzo di modelli diffusivi;
  - simulazioni, con apposito modello di diffusione/trasporto/ricaduta, degli effetti delle emissioni sulla qualità dell'aria (inclusi gli imbocchi ed i camini delle gallerie);
  - confronto con la situazione attuale e con i vigenti limiti di legge;
  - definizione delle eventuali misure mitigative da attuare;
- il progetto definitivo dovrà prevedere accorgimenti tecnici adeguati per la limitazione, ad opera ultimata, dei livelli di rumorosità e vibrazioni derivanti dal traffico autoveicolare e pesante, in corrispondenza dei centri abitati posti nei pressi del tracciato stradale. A tale proposito dovrà essere fornita ai competenti servizi delle A.S.L. interessate, una relazione tecnica dettagliata che descriva gli accorgimenti tecnici previsti e contenga la previsione di quanto gli stessi siano in grado di abbattere i livelli di rumorosità e vibrazioni;
- in fase di progettazione definitiva, si dovrà definire la scelta dei percorsi di cantiere e stimare nel dettaglio il traffico giornaliero di mezzi pesanti previsto su ciascuno di essi, nonché la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera del livello delle polveri aerodisperse, da sviluppare in collaborazione con l'ARPA.

#### *Paesaggio:*

- si dovrà prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, etc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree sensibili) e si preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili;
- le opere di mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici attenuabili con la vegetazione dovranno essere realizzate con essenze autoctone tipiche del luogo.

#### *Acque superficiali e sotterranee:*

- dovranno essere dettagliate, a livello tecnico ed economico, le misure specifiche per evitare che la realizzazione e l'esercizio dell'infrastruttura di progetto influisca sulla qualità delle acque, sul regime idraulico e sull'ecosistema proprio del reticolo

- idrografico interessato;
- in relazione alle escursioni della falda sotterranea negli acquiferi alluvionali presenti lungo il tracciato, si dovranno prevedere tutte le misure precauzionali per la tutela della falda stessa;
  - in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati agli attingimenti idrici complessivi previsti durante le attività di cantiere, con indicazione di massima delle fonti di approvvigionamento individuate e dei relativi quantitativi emunti; si dovranno inoltre stimare i quantitativi complessivi delle acque drenate dalle attività di scavo delle gallerie, prevedendo in dettaglio le relative modalità di gestione; tali informazioni dovranno essere utilizzate anche al fine di una ottimale predisposizione del programma di monitoraggio in corso d'opera previsto; lo scarico di tutte le acque di cantiere dovrà in ogni caso essere effettuata nel rispetto della vigente normativa di settore. I risultati del monitoraggio ante-operam, da realizzarsi insieme alle indagini idrogeologiche previste per la fase di progettazione definitiva (con particolare riferimento a quelle sui tratti interessati dallo scavo delle gallerie), dovranno essere raccolti in una relazione di sintesi che permetta di definire con chiarezza la "situazione zero" per l'ambiente idrico; tale relazione, che potrà ricomprendere anche i dati ambientali già disponibili presso ARPA Umbria, dovrà essere utilizzata come base per la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera da sviluppare con l'ARPA;
  - dovranno essere approfonditi in fase di progettazione definitiva il dimensionamento, la localizzazione nonché le procedure di gestione delle vasche di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale e raccolta degli sversamenti accidentali già previste nel progetto preliminare.

*Suolo e sottosuolo:*

- onde evitare dissesti e cedimenti dei terreni in corrispondenza degli attraversamenti in galleria, si dovrà prevedere, durante la fase di scavo, la verifica puntuale della stabilità dei terreni;
- per il territorio interessato dal progetto, si dovrà tenere conto della nuova classificazione sismica per la Regione dell'Umbria, in base all'ordinanza della P.C.M. n. 3274/2003;
- dovranno essere progettati nel dettaglio, in fase di progettazione esecutiva, gli eventuali interventi di riambientamento dei siti di cava che si prevede realizzare in corso d'opera con il materiale di scavo.

*Rumore e vibrazioni:*

- dovranno essere analizzate le ripercussioni relative alla componente rumore e vibrazioni, in conseguenza dello studio del traffico; inoltre le opere di mitigazione relative alla componente rumore, devono garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalle normative vigenti in ogni ricettore identificato nel SIA e sue successive integrazioni;
- laddove il tracciato, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, determini la necessità di contenere l'impatto acustico mediante barriere fonoassorbenti, si dovrà prevedere l'utilizzo di barriere acustiche dotate di opportune



opere a verde di mascheramento, al fine di mitigarne l'impatto visivo.

*Archeologia:*

- ogni intervento di scavo dovrà essere concordato e seguito da personale tecnico scientifico di fiducia della Soprintendenza e il cui onere graverà sul committente;
- la documentazione scientifica prodotta dovrà essere consegnata in originale alla Soprintendenza e copia potrà essere trattenuta dal committente ma l'utilizzo dovrà essere concordato con la Soprintendenza stessa;
- i reperti archeologici eventualmente rinvenuti, di proprietà dello Stato ai sensi del D.Lgs. n. 490/1999, dovranno essere custoditi e consegnati al termine dei lavori e la direzione delle indagini spetta alla Soprintendenza;
- dovrà essere usato ogni accorgimento e cautela per evitare che i lavori di cantiere interessino superfici esterne a quelle necessarie per la sede stradale in progetto e copia delle riprese aerofotografiche realizzate per la redazione del progetto, possibilmente in formato digitale e georeferenziata, dovrà essere consegnata alla Soprintendenza per la conservazione agli atti.

## **2. Prescrizioni in fase di cantiere**

*Atmosfera:*

- le numerose aree di cantiere costituiranno sicuramente fonti di inquinamento soprattutto per quanto riguarda polveri e rumore. Particolarmente critiche risultano essere le aree di cantiere nn. 4, 5, 9 e 10 in quanto ubicate in prossimità di edifici residenziali e/o case sparse. Nella fase di allestimento ed esercizio dei cantieri dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti necessari alla limitazione dei livelli di rumorosità, vibrazioni e polverosità dell'aria. A tal fine si dovranno inoltre prevedere, per gli eventuali impianti di betonaggio e altri impianti fissi, sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione nonché l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi della vigente normativa di settore. Per queste aree pertanto sarà opportuno predisporre un piano di monitoraggio per polveri e rumore, da concordare con ARPA; il controllo dovrà iniziare prima dell'inizio dell'attività di cantiere e proseguire sino a quando i cantieri citati saranno stati smantellati e riambientati;
- dovranno essere poste in essere misure opportune per la riduzione delle emissioni rumorose e della produzione di vibrazioni durante la fase di costruzione, ricorrendo a macchinari e attrezzature di tecnologia moderna nonché a schermature dei cantieri posti in prossimità di aree sensibili e degli eventuali impianti fissi destinati alla costruzione stessa, privilegiando interventi di ingegneria naturalistica;
- si dovrà procedere ad una depolverizzazione della rete viaria percorsa dai mezzi di cantiere (sia quella esistente, se non asfaltata, che quella da realizzare) limitatamente ai tratti prospicienti eventuali abitazioni poste in prossimità della stessa; se necessario dovranno essere posizionate anche idonee barriere

antirumore;

- ogni movimentazione e trasporto del materiale dovrà essere effettuata in maniera tale da abbattere la produzione di polveri; a tale scopo dovrà essere previsto, nei piani di cantiere, opportuno programma di umidificazione o stabilizzazione della viabilità di cantiere e dei depositi preliminari di terre, inerti o materie prime per l'attività di costruzione svolta in periodi particolarmente siccitosi e previsto l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di sistemi di copertura per percorsi di movimentazione di materiale che prevedono l'attraversamento di zone residenziali; dovrà essere realizzata la viabilità alternativa prevista per l'attraversamento delle aree urbane di Acquasparta e dell'abitato di San Martino in Frignano.

*Acque:*

- si dovranno adottare opportuni accorgimenti costruttivi di tipo idraulico per le vasche di raccolta di prima pioggia tali da assicurarne il costante svuotamento almeno dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione del materiale indisciolto;
- in riferimento agli scavi per la costruzione delle gallerie, soprattutto quella denominata Colle delle Rose, ed all'interferenza con il processo di infiltrazione delle acque verso la falda, con possibilità di inquinamento della stessa, si dovrà predisporre un approfondito piano di monitoraggio delle acque profonde che dovrà essere attivato un anno prima dell'inizio dei lavori. La scelta dei punti di campionamento e/o controllo, delle frequenze e dei parametri da monitorare dovranno essere concordati con l'ARPA e, per quanto di competenza, con la ASL n. 3 e la ASL n. 4. Si ritiene tuttavia di suggerire che, almeno per tutta la fase dei lavori, i controlli analitici abbiano cadenza mensile per il parametro "Ossidabilità" o "TOC", cioè per il parametro che meglio di altri è in grado di evidenziare un'eventuale contaminazione di tipo organico nelle acque di falda;
- si prescrive di adottare, nei piani di sicurezza previsti dalla vigente normativa in materia di sicurezza e igiene sui luoghi del lavoro, una sezione specificamente rivolta alla prevenzione e alla gestione di potenziali incidenti che possano coinvolgere sia i mezzi e le attrezzature di cantiere sia gli automezzi e i veicoli esterni, con conseguente sversamento accidentale di liquidi pericolosi, quali ad esempio segnaletica di sicurezza, procedure operative di stoccaggio e movimentazione delle sostanze pericolose, procedure operative di conduzione automezzi, piano di emergenza per la gestione di episodi di inquinamento delle matrici ambientali con relativa previsione di risorse e dotazioni allocate allo scopo; si prescrive che tale sezione dei piani di sicurezza sia sviluppata con il coinvolgimento dell'ARPA Umbria;
- si dovranno evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi depositi di carburanti, lubrificanti sia nuovi che usati o altre sostanze potenzialmente inquinanti che non vengano stoccati in luoghi appositamente predisposti e attrezzati con platee impermeabilizzate, sistemi di contenimento, pozzetti di raccolta, tettoie, etc;
- si dovranno evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi le operazioni di manutenzione e lavaggio delle attrezzature e macchinari, salvo che tali operazioni

vengano svolte in apposite platee impermeabilizzate attrezzate come al punto precedente; le platee impermeabilizzate a tali scopi realizzate dovranno essere smantellate a lavori ultimati e dovrà essere ripristinato lo stato presente prima dell'inizio degli stessi;

- si dovranno individuare, per i cantieri operativi posti in prossimità del torrente Marroggia nonché per le attività di costruzione dei vari attraversamenti dei corsi d'acqua, opportuni accorgimenti volti ad evitare significativi rilasci in alveo di solidi sedimentabili e materiali grossolani o fuoriuscite di acqua mista a cemento, additivi e sostanze per il disarmo delle casseforme durante le fasi di getto in alveo; la costruzione dei viadotti dovrà in particolare essere gestita attraverso la predisposizione, in fase di progettazione esecutiva, di uno specifico piano di cantierizzazione, volto a minimizzare l'impatto sull'ecosistema fluviale.

### **3. Prescrizioni in fase di esercizio**

#### *Atmosfera:*

- si prescrive un monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione realizzate per la Scuola di S. Giovanni di Baiano e la Comunità di recupero in loc. Madonna di Baiano ritenuti, tra i ricettori sensibili individuati, quelli che richiedono maggiore attenzione. Per la Comunità di recupero si ritiene che tali opere dovranno garantire, per il periodo notturno, il rispetto della soglia di 35dB all'interno degli edifici;
- si prescrive la predisposizione di un programma di monitoraggio del rumore ambientale durante il primo periodo di messa in esercizio della infrastruttura, volto alla verifica delle ipotesi di impatto acustico dell'opera descritte nel SIA da sviluppare in collaborazione con l'ARPA. Si prescrive infine che tale programma di monitoraggio preveda anche la verifica dei livelli di vibrazione indotto dal traffico sui ricettori più sensibili a questo tipo di disturbo, posti in prossimità della infrastruttura, con particolare riferimento alla verifica dell'efficacia dell'intervento di mitigazione previsto nel SIA.

#### *Suolo e sottosuolo:*

- per gli aspetti relativi alla prevenzione di fenomeni di inquinamento accidentale di suolo e sottosuolo vale quanto indicato per l'ambiente idrico;
- nel corso dell'esecuzione delle opere e degli scavi all'aperto si raccomanda di segnalare tempestivamente all'ARPA l'eventuale rinvenimento di rifiuti, scorie o più in generale di materiale di riporto di incerta origine nonché di eventuali reti tecnologiche dismesse di origine industriale (condotte, sistemi di scarico, serbatoi interrati, etc);
- i rifiuti prodotti durante la fase di costruzione e rimozione dei cantieri dovranno essere gestiti nel rispetto delle norme vigenti, con particolare attenzione agli oli usati e alle sostanze pericolose, e ai fanghi dei sistemi di depurazione delle acque di cantiere, individuando i rifiuti pericolosi e non pericolosi attraverso gli opportuni

codici CER; si raccomanda inoltre, per eventuali depositi preliminari di rifiuti presso le aree di cantiere, l'adozione delle misure tecniche previste dalla vigente normativa di settore; il previsto utilizzo della discarica di Acquasparta presso il cantiere operativo n. 1 dovrà essere subordinato all'acquisizione dell'autorizzazione di legge;

- le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 1, commi 17,18 e 19 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443.

## **PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI**

*Si raccomanda di:*

- avvalersi del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'opera che all'ampliamento delle conoscenze scientifiche ed alla creazione di nuove professionalità nel settore;
- assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CEE 761/2001 (EMAS );
- scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione dell'impatto ambientale coordinando la tutela della componente ambientale, cui essa è prioritariamente destinata, con la tutela delle altre componenti ambientali;
- considerare l'aspetto visivo a breve e lunga distanza dell'opera al fine di attenuare al massimo la visibilità, eventualmente riducendo l'altezza dei viadotti e, in ogni caso, dovranno essere intensificate al massimo le mitigazioni e le compensazioni le quali dovranno essere eseguite con essenze autoctone e tipiche del paesaggio.



Anas SpA Società con Socio Unico  
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P. IVA 02133681003 - C.F. 80208450587  
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461  
Fax 06 4456224 - 06 4454956 - 06 4454948 - 06 44700852  
Pec anas@postacert.stradeanas.it

SOSAS

ANAS S.p.A



Prot. CDG-0109854-I del 03/08/2012

Egregio Signor  
Ing. G. Coratza  
Condirettore Generale Tecnico  
SEDE

Egregio Signor  
Ing. M. Averardi  
Direttore della Direzione  
Centrale Progettazione  
SEDE

**OGGETTO:** Strada Tre Valli Umbre – Tratto Spoleto-Acquasparta - 1° Stralcio: Firenzuola-Baiano a due corsie – Progetto definitivo per avvio delle procedure di Legge Obiettivo-

Si trasmette, per gli adempimenti di conseguenza, la determinazione n. 222 relativa all'argomento in oggetto assunta dall'Amministratore Unico il 2 agosto 2012.

L'Amministratore Unico  
Pietro Ciucci

All.ti: c.s.

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification





Anas SpA Società con Socio Unico  
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P. IVA 02133681003 - C.F. 80208450587  
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461  
Fax 06 4456224 - 06 4454956 - 06 4454948 - 06 44700852  
Pec anas@postacert.stradeanas.it

### Determinazione n. 222

"Strada Tre Valli Umbre - Tratto Spoleto-Acquasparta - 1° Stralcio:  
Firenzuola-Baiano a due corsie - Progetto definitivo per avvio delle  
procedure di Legge Obiettivo"

L'Amministratore Unico:

- preso atto della relazione predisposta dalla Condirezione Generale Tecnica - Direzione Centrale Progettazione, che viene acquisita agli atti unitamente alla documentazione in essa richiamata, nella quale vengono riepilogate le motivazioni, le caratteristiche tecniche ed i quadri economici del progetto definitivo in argomento;
- atteso che l'itinerario "Strada Tre Valli tratto Spoleto-Acquasparta" è inserito nel primo Programma delle Infrastrutture Strategiche della Legge Obiettivo (delibera CIPE 121/2001) e rientra nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione Umbria in data 24.10.2002 e che l'infrastruttura, regionalizzata nel 2001, è stata reinserita nell'elenco delle strade di interesse nazionale e ritrasferita ad ANAS con DPCM 2.2.2006;
- preso atto che il relativo progetto preliminare, comprensivo dello studio di impatto ambientale, è stato redatto a cura della Regione Umbria che, in qualità di soggetto attuatore, lo ha trasmesso al CIPE che lo ha approvato con prescrizioni con





delibera n.146 del 2.12.2005 rimandandone il finanziamento ad una successiva fase progettuale;

- atteso che, quindi, per detto intervento non risulta attualmente alcun finanziamento;
- preso atto che, in esito all'inserimento dell'intervento "Strada Tre Valli" nell'elenco delle opere da finanziare con il riparto del fondo FAS 2007-2013, di cui alla delibera CIPE del 6.03.2009, in accordo con la Regione Umbria è stato individuato il presente stralcio funzionale riguardante il tratto Firenzuola-Baiano a 2 corsie, costituente la prosecuzione delle tratte a 2 corsie Baiano-S.Sabino (esistente) e S.Sabino-Spoleto Eggi (in via di ultimazione), inserito nel portafoglio progetti Anas, approvato dal Consiglio di Amministrazione con delibera n. 150 del 4.11.2010, tra gli interventi "Legge Obiettivo - appaltabilità 2011-2015;
- preso atto che, quindi, il presente progetto definitivo, che costituisce uno stralcio dell'intero intervento in argomento dello sviluppo complessivo di circa 4,4 Km, redatto da una Società di progettazione su incarico della Cassa di Risparmio di Spoleto e trasmesso ad ANAS dalla Regione Umbria, riguarda la realizzazione di una sola delle due carreggiate della futura strada di tipo B, con sezione organizzata come strada di tipo C2 per l'utilizzo a due corsie fino al previsto raddoppio, prevede



tra le opere principali due gallerie artificiali, due viadotti, due svincoli ed opere minori;

- atteso che detto progetto è stato sviluppato in coerenza con il relativo progetto preliminare approvato dal CIPE, con modifiche ed integrazioni connesse allo sviluppo della successiva fase progettuale ed al recepimento delle prescrizioni disposte dal CIPE stesso, nonché con l'aggiornamento economico derivante dall'applicazione dei prezziari ANAS in vigore;
- considerato che le suddette modifiche ed integrazioni determinano delle differenze tra le aree in precedenza localizzate e quelle impegnate dal presente progetto definitivo e che, pertanto, si rende necessaria l'attivazione della procedura del D.Lgs 163/2006 che consente di richiedere contestualmente la localizzazione e la pubblica utilità dell'opera ed è quindi idonea a sanare le difformità che altrimenti risulterebbero ai fini espropriativi tra le due fasi progettuali;
- atteso che il progetto definitivo con tutti i pareri di legge sarà verificato ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 163/06 e s.m.i. da organismo di controllo accreditato ai sensi della Norma Europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020, prima dell'inizio delle procedure di affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione lavori;
- preso atto che il Responsabile del Procedimento, sulla base del





rapporto finale dell'attività istruttoria effettuata dalla Direzione Centrale Progettazione dell'ANAS e, successivamente, al rapporto di verifica finale emesso dall'organismo di controllo accreditato sopra citato prima della gara di appalto e comunque a valle dell'approvazione del CIPE, effettuerà la validazione prevista per Legge;

- preso atto che per la redazione del presente progetto definitivo sono stati adottati i prezzi previsti dall'Elenco prezzi Anas Nuove Costruzioni del Compartimento della Viabilità per l'Umbria anno 2011 e dal Prezziario unico impianti tecnologici ANAS vigente e, per quelli non compresi in detti elenchi, sono state redatte apposite analisi;
- atteso che per l'esecuzione dell'opera è previsto un tempo complessivo di 1490 giorni, di cui 1220 naturali e consecutivi per lavori (comprensivi di giorni 120 per andamento stagionale sfavorevole), mentre il tempo per la redazione del progetto esecutivo è stabilito in 180 giorni e 90 giorni per la relativa approvazione;
- preso atto che l'importo complessivo dell'intervento è di €82.508.987,58, di cui per lavori e servizi €59.547.980,30 (comprensivi di €3.600.000,00 per oneri per la sicurezza); le somme a disposizione sono pari ad €12.198.965,42 e gli oneri d'investimento pari ad €10.762.041,86 (l'IVA per memoria è pari



ad €13.029.892,53);

- atteso che il presente progetto definitivo verrà inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed a tutti gli Enti interessati ai fini dell'avvio delle successive procedure approvative CIPE ai sensi della normativa vigente e per i finanziamenti necessari;
- preso atto che, come proposto dal Responsabile del Procedimento, all'appalto delle opere si provvederà mediante appalto integrato (ai sensi dell'art. 53 comma 2 lettera b del D.Lgs. 163/2006), con gara da esperirsi a cura della Direzione Generale sulla base del presente progetto definitivo;
- preso atto che le motivazioni e gli importi di cui sopra sono tratti dalla relazione tecnica-amministrativa, con la quale il Responsabile del Procedimento Ing. Nicola Dinnella, funzionario della Direzione Generale, ha asseverato il presente progetto;
- tenuto conto della dichiarazione di asseveramento del contenuto degli atti progettuali e del parere favorevole all'approvazione in linea tecnica, espresso nella propria relazione dalla Condirezione Generale Tecnica - Direzione Centrale Progettazione,

**Determina**

- di approvare, in linea tecnica, il progetto definitivo in esame, nei termini suddetti e nell'importo complessivo di €82.508.987,58, di cui per lavori e servizi €59.547.980,30



(comprensivi di €3.600.000,00 per oneri per la sicurezza), per somme a disposizione €12.198.965,42 e per oneri d'investimento €10.762.041,86 (l'IVA per memoria è pari ad €13.029.892,53);

- di trasmettere il presente progetto definitivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al CIPE per l'attivazione delle procedure approvative ai sensi degli artt. 166 e 167 del D.Lgs 163/2006 ed il reperimento dei fondi necessari;
- di procedere alla realizzazione dell'opera mediante appalto integrato, con gara da esperirsi a cura della Direzione Generale;
- di stabilire un tempo contrattuale complessivo per la realizzazione dell'intervento di 1.490 giorni, di cui 1220 naturali e consecutivi per lavori (comprensivi di giorni 120 per andamento stagionale sfavorevole), oltre a 180 giorni naturali e consecutivi per la redazione del progetto esecutivo e giorni 90 per la relativa approvazione.

Roma 2 agosto 2012

L'Amministratore Unico

Pietro Ciucci



**Anas SpA** Società con Socio Unico  
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P. IVA 02133681003 - C.F. 80208450587  
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461  
Fax 06 4456224 - 06 4454956 - 06 4454948 - 06 44700852  
Pec anas@postacert.stradeanas.it

*L'Amministratore Unico*

**ANAS S.p.A**



**Prot. CDG-0129542-P del 28/09/2012**

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
P.le Porta Pia, 1  
00198 ROMA

Al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti,  
l'Architettura e l'Arte contemporanee  
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA

Alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e  
Paesaggistici dell'Umbria  
Via Ulisse Rocchi, 71  
06123 PERUGIA

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici  
dell'Umbria  
Piazza Partigiani, 9  
06121 PERUGIA

Alla Regione Umbria  
Direzione Regionale Programmazione, Innovazione  
e Competitività dell'Umbria.  
Ambito di Coordinamento Territorio, Infrastrutture e  
Mobilità  
Servizio Infrastrutture per la Mobilità  
Via Mario Angeloni, 61  
06121 PERUGIA





Alla Provincia di Perugia  
Area Ambiente e Territorio  
Servizio P.T.C.P. e Urbanistica  
Via Palermo, 21/c  
06129 PERUGIA

Al Comune di Spoleto  
Direzione Progettazione Interventi sul territorio  
Piazza della Genga, 4  
06049 SPOLETO (PG)

All'Autorità di Bacino del Fiume Tevere  
Via Bachelet, 12  
00185 ROMA

A ENEL Distribuzione S.p.A.  
Zona Foligno  
Via Cortonese, 153  
06125 PERUGIA

Alla TELECOM Italia S.p.A.  
Via Jacopone da Todi, 2  
06124 PERUGIA

Alla Valle Umbra Servizi S.p.A.  
Via dei Filosofi, 87  
06049 SPOLETO (PG)

Al Consorzio della Bonificazione Umbra  
Via Arco di Druso, 37  
06049 SPOLETO (PG)

Al Comando Militare Esercito Umbria  
Caserma Fortebraccio  
Piazza Lupatelli, 1  
06100 PERUGIA

E p.c.

Al Presidente della Regione Umbria  
Corso Vannucci, 52  
06121 PERUGIA



Al Provveditorato Interregionale alle Opere  
Pubbliche per la Toscana e l'Umbria  
Piazza Partigiani, 1  
06121 PERUGIA

All'Ispettorato Logistico dell'Esercito  
Reparto Coordinamento e Supporti Generali  
Ufficio Movimenti e Trasporti  
Viale Castro Pretorio, 123  
00185 ROMA

Strada Tre Valli Umbre – tratto Spoleto – Acquasparta. 1° stralcio: Firenzuola – Baiano a due corsie.

Progetto Definitivo.

Richiesta di approvazione del Progetto Definitivo, con contestuale localizzazione e dichiarazione di pubblica utilità, ed assegnazione dei relativi fondi ex Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n. 163.

La scrivente ANAS S.p.A., premesso che :

- l'intervento "Strada Tre Valli Umbre – tratto Spoleto – Acquasparta" è stato dichiarato strategico e di preminente interesse nazionale dalla Delibera CIPE 21.12.2001 n. 121 nell'ambito della macro opera "Corridoi trasversali e dorsale appenninica";
- l'opera è, altresì, compresa nell'Intesa Generale Quadro sottoscritta tra Governo e Regione Umbria in data 24.10.2002 e nel suo Atto Integrativo del 01.08.2008;
- l'infrastruttura è stata regionalizzata nel 2001, successivamente, con D.P.C.M. 23.11.2004 (pubblicato in G.U.R.I. del 21.12.2004 n. 298) è stata reinserita nell'elenco delle strade di interesse nazionale e ritrasferita ad ANAS con D.P.C.M. 02.02.2006 (pubblicato in G.U.R.I. del 28.02.2006 n. 49);
- il Progetto Preliminare dell'intero tratto Acquasparta (E 45) – Spoleto (SS 3bis) di categoria B "extraurbana principale" è stato redatto a cura della Regione Umbria che, in qualità di soggetto attuatore, lo ha trasmesso nel 2003 al CIPE per l'approvazione ed il finanziamento, ed è stato



approvato, con prescrizioni, con Delibera CIPE n. 146 del 02.12.2005 (pubblicata sulla G.U.R.I. del 24.08.2006 n. 196) anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

- In esito all'inserimento dell'intervento nell'elenco delle opere da finanziare nell'ambito del riparto del Fondo per le Aree Sottoutilizzate 2007-2013 per importo di 100 M€ (delibera CIPE del 06.03.2009), l'ANAS individuava in accordo con la regione Umbria lo stralcio funzionale in oggetto, riguardante il tratto Firenzuola – Baiano a 2 corsie, con tutte le opere predisposte al futuro raddoppio, che tenuto conto dei tratti di infrastruttura già eseguiti ed in ultimazione consentirà di completare una delle due carreggiate del nuovo itinerario per l'intero tratto da Firenzuola a Spoleto;
- il Progetto Definitivo è stato sviluppato in coerenza con il Progetto Preliminare approvato dal CIPE, apportando ad esso le modifiche/integrazioni tecniche conseguenti a: approfondimenti di studio e di indagine connesse allo sviluppo della fase progettuale ed aggiornamento normativo; recepimento delle prescrizioni disposte dal CIPE nella delibera di approvazione del Progetto Preliminare; necessità di adattamento delle opere alla funzionalità dello stralcio; aggiornamento economico derivante dall'applicazione dei prezziari ANAS in vigore;
- le suddette modifiche/integrazioni hanno determinato alcune differenze con le aree impegnate dall'intervento e relative cantierizzazioni di cui al precedente progetto Preliminare, rendendo opportuna ai fini espropriativi la rinnovazione del vincolo preordinato all'esproprio;
- con determinazione dell'Amministratore Unico n. 222 del 2 agosto 2012, l'ANAS ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo in epigrafe al fine dell'inoltro per l'approvazione prevista per le infrastrutture strategiche, ai sensi degli artt. 166, 167, comma 5, e seg. del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

presenta istanza ai sensi degli Artt. 163, 166, 167, 170, 182 e 185, comma 4, del citato Decreto Legislativo 163/2006 e ss.mm.ii. e, ai sensi delle citate norme, chiede:

1. Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di provvedere alla convocazione della Conferenza di Servizi ai sensi e per gli effetti dell'artt. 167, comma 5, del Decreto Legislativo



163/2006 ed, all'esito della Conferenza, di formulare al CIPE la proposta di approvazione del progetto definitivo dell'opera, anche ai fini:

- della localizzazione ai fini urbanistici ed edilizi, ai sensi dell'art. 167, comma 5, del Decreto Legislativo 163/2006 e della contestuale dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi dell'art. 166, comma 4, del Decreto Legislativo 163/2006;
- del rilascio dell'approvazione sostitutiva di ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, ai sensi dell'art. 166, comma 5, del Decreto Legislativo 163/2006;
- dell'assegnazione delle risorse finanziarie ai sensi dell'art. 163 del Decreto Legislativo 163/2006 necessarie per il finanziamento dell'opera.

A tal fine si trasmette una copia cartacea degli elaborati progettuali nonché un DVD, conforme alla normativa CNIPA, contenente gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto indicata, firmati digitalmente dal dirigente ANAS di competenza. Per facilitarne la consultazione, il suddetto DVD è distribuito unitamente ad un DVD contenente gli stessi elaborati progettuali, firmati dal progettista, leggibili con Adobe Acrobat Reader.

Si trasmette, inoltre, la documentazione attestante l'avvenuta comunicazione agli interessati dell'avvio del procedimento per la localizzazione e la dichiarazione di pubblica utilità, ai sensi dell'art. 166, comma 2, e 167, comma 5, del Decreto Legislativo 163/2006 e s.m. e i., mediante avviso pubblicato su un quotidiano a tiratura nazionale e su uno a tiratura regionale.

2. Al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ai sensi degli artt. 185, comma 4, e 166 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii.,
  - di verificare l'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla citata Delibera CIPE 146/2005;
  - di presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in sede di Conferenza di Servizi, eventuali motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative.

A tal fine:

- al Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali si trasmette una copia cartacea del progetto ed un DVD.





conforme alla normativa CNIPA, contenente gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto indicata firmati digitalmente dal dirigente ANAS di competenza:

- alle Soprintendenze si trasmette un DVD, conforme alla normativa CNIPA, contenente gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto indicata firmati digitalmente dal dirigente ANAS di competenza.

Per facilitarne la consultazione, il suddetto DVD è distribuito unitamente ad un DVD contenente gli stessi elaborati progettuali, firmati dal progettista, leggibili con Adobe Acrobat Reader.

3. Alla Regione Umbria, ai sensi degli artt. 166 e 167, comma 5, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii.

- di rimettere al Ministero delle Infrastrutture, in occasione della Conferenza di Servizi da quest'ultimo convocata agli effetti del precedente punto 1), sentiti i Comuni interessati, le proprie valutazioni in ordine all'approvazione del progetto definitivo per la localizzazione dell'opera ai fini urbanistici ed edilizi nonché per ogni altra autorizzazione, approvazione e parere, comunque denominato, di competenza della stessa;
- di verificare, in sede di Conferenza di Servizi e per quanto di competenza, l'ottemperanza alle prescrizioni di cui alla citata Delibera CIPE 146/2005;
- di presentare al Ministero delle Infrastrutture, in sede di Conferenza di Servizi, eventuali motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative.

A tal fine, si trasmette un DVD, conforme alla normativa CNIPA, contenente gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto indicata firmati digitalmente dal dirigente ANAS di competenza. Per facilitarne la consultazione, il suddetto DVD è distribuito unitamente ad un DVD contenente gli stessi elaborati progettuali, firmati dal progettista, leggibili con Adobe Acrobat Reader.

Sarà trasmessa successivamente la documentazione attestante l'avvenuta comunicazione agli interessati dell'avvio del procedimento per la localizzazione e la dichiarazione di pubblica utilità, mediante avviso pubblicato su un quotidiano a tiratura nazionale e su uno a tiratura regionale.



4. Ai soggetti gestori dei servizi pubblici e delle infrastrutture destinate al pubblico servizio interferiti, ai sensi degli artt. 170, commi 2 e 3, e 166, comma 3, e 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.:
- di segnalare, eventuali interferenze con il sedime dell'infrastruttura non rilevato in progetto;
  - di dare corso alle attività progettuali di competenza finalizzate alla rimozione delle interferenze tutte;
  - di presentare al Ministero delle Infrastrutture, in sede di Conferenza dei Servizi, eventuali motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative, con particolare riferimento al programma di risoluzione delle interferenze, trasmesso a corredo del progetto definitivo.

A tal fine si trasmette a ciascuno un DVD, conforme alla normativa CNIPA, contenente gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto indicata firmati digitalmente dal dirigente ANAS di competenza. Per facilitarne la consultazione, il suddetto DVD è distribuito unitamente ad un DVD contenente gli stessi elaborati progettuali, firmati dal progettista, leggibili con Adobe Acrobat Reader.

5. Alle altre Amministrazioni in indirizzo di provvedere, ai sensi dell'Art. 166 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., a rilasciare i pareri di competenza ed a presentare eventuali motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative al Ministero delle Infrastrutture in sede di Conferenza di Servizi istruttoria.

A tal fine si trasmette a ciascuno un DVD, conforme alla normativa CNIPA, contenente gli elaborati del progetto definitivo dell'opera in oggetto indicata firmati digitalmente dal dirigente ANAS di competenza. Per facilitarne la consultazione, il suddetto DVD è distribuito unitamente ad un DVD contenente gli stessi elaborati progettuali, firmati dal progettista, leggibili con Adobe Acrobat Reader.

Si fa presente che al fine di consentire la consultazione da parte del pubblico, ai sensi dell'art. 166, comma 2 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, una copia cartacea degli elaborati progettuali è depositata



alla Regione Umbria presso la Direzione Regionale Programmazione, Innovazione e Competitività dell'Umbria, al Comune di Spoleto, presso la Direzione Progettazione Interventi sul Territorio nonché al Compartimento ANAS della Viabilità per l'Umbria.

A tal fine, alla Regione Umbria ed al Comune di Spoleto si trasmette una copia cartacea del progetto definitivo per la consultazione da parte del pubblico.

Si precisa, infine, che il Responsabile del Procedimento è l'Ing. Nicola Dinnella in servizio presso ANAS S.p.A. – Direzione Centrale Progettazione - via L. Pianciani, 16 - 00185 Roma

Pietro Ciucci

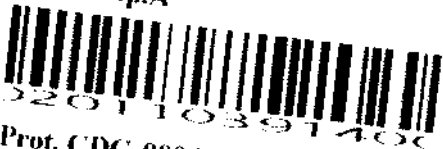


Valle Umbra Servizi

Prot. n. 2055A del 17 DIC. 2012

Cal  
Acqua  
Ambiente

ANAS S.p.A



Prot. CDG-0004438-A del 14/01/2013

Spett.  
ANAS S.p.A.  
Direzione Centrale Progettazione  
Via L. Pianciani, 16  
00185 Roma  
c.a. Ing. Nicola Dinnella

p.c. Spett.le ATI 3 Umbria  
Via Mazzini, 57  
06034 - Foligno (PG)

**Oggetto: Strada Tre Valli Umbre - tratto Spoleto - Acquasparta. I stralcio: Firenzuola - Baiano a due corsie.  
Parere sul Progetto Definitivo**

In riferimento alla nota del 15 ottobre u.s. acquisita al ns prot. 17197 inviata ai fini dell'approvazione del Progetto Definitivo delle opere in oggetto, valutati gli elaborati progettuali trasmessi in formato digitale, si segnala quanto segue:

- le interferenze individuate nella relazione giustificativa (A9JSR042) ed esplicitate nelle tavola grafiche (A9JSR01 - A9JSR02 - A9JSR03), sono sostanzialmente coerenti con la conformazione degli impianti gestiti;
- per quanto valutabile in questa fase, l'impegno economico totale stimato per la risoluzione delle interferenze risulta ad oggi commisurato all'entità dei lavori;
- le attività di ns competenza, sono subordinate alla possibilità di disporre in via anticipata delle risorse economiche occorrenti;
- in riferimento al programma di risoluzione delle interferenze, la scrivente nutre dubbi sulla possibilità di procedere nei tempi richiesti (acquisizione autorizzazioni, disponibilità delle aree, procedure di affidamento lavori, ecc.). Confermando la completa disponibilità, allo scopo di programmare e gestire la risoluzione delle stesse, si richiede un incontro tecnico.

In attesa di riscontro e per quanto di competenza, si esprime un **parere favorevole** condizionato al rispetto delle indicazioni fornite.

Per ogni chiarimento si rendesse necessario può essere contattato l'Ing. Enrico Lattanzi (0743-231181; [enrico.lattanzi@vus.it](mailto:enrico.lattanzi@vus.it))

Distinti saluti.

Il Direttore Servizi a Rete  
Ing. Bruno Papini

EL

Valle Umbra Servizi S.p.A.

C.F. e iscrizione al Registro Imprese di Perugia: 02569060540 Capitale Sociale € 659.250.00 i.v.  
Via Antonio Busetti 38/40  
06049 Spoleto (PG)  
Tel. 0743/23111 - Fax 0743/231171  
e-mail: [info@vus.it](mailto:info@vus.it)  
[www.vus.it](http://www.vus.it)

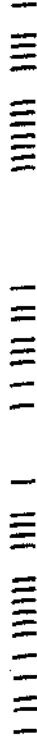
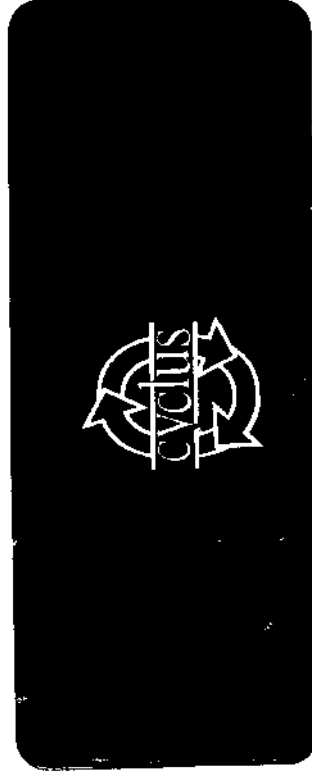
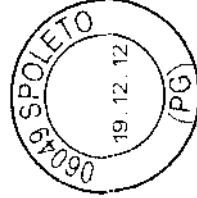
SINCERT





Valle Umbra Servizi S.p.A.

Sede legale  
Via dei Filosofi, 87 - 06049 Spoleto (PG)  
Tel. 0743/23111 - Fax 0743/231171





*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

**Indirizzi in Allegato**



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2013 - 0023685 del 16/10/2013

Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: DETERMINA DIRETTORIALE.**

**[ID\_VIP: 2075] Procedura di Verifica di Ottemperanza, ex art. 166, comma 3 e art. 185, commi 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.. Progetto Definitivo. Strada Tre Valli Umbre-tratto Spoleto-Acquasparta. I stralcio: Firenzuola, Baiano a due corsie.**

La Società ANAS S.p.A., con nota prot. n. 0129542 del 28/09/2012, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0024604 del 12/10/2012, ha trasmesso la documentazione progettuale inerente il progetto in oggetto riportato, ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza, ex art. 166, comma 3 e art. 185, commi 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., alle prescrizioni e raccomandazioni impartite dal parere della Commissione Speciale VIA del 02/10/2003 e recepite nella Delibera CIPE n. 146 del 02/12/2005.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. CTVA-2013-0003242 del 19/09/2013, acquisita agli atti con prot. DVA-2013-0021369 del 19/09/2013, ha trasmesso il proprio parere n. 1335 del 13 settembre 2013 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

**Preso atto che** la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato parere n. 1335 del 13 settembre 2013 ha valutato che: *“Le modifiche apportate con il progetto definitivo dello stralcio non comportano una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente tali da rendere necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso. Il progetto definitivo dello stralcio è sostanzialmente coerente con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005.*

*Per quanto riguarda l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 e dell'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui alla citata delibera [...] si rimanda a quanto riportato nella “Tabella di verifica di ottemperanza” allegata al presente parere che costituisce parte integrante del parere stesso.*

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-2VA-LO-03\_2013-0361.DOC

  
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

*Nella Tabella vengono riportate tutte le prescrizioni riguardanti il progetto preliminare della Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta anche nel caso in cui non riguardano lo stralcio in esame. La Tabella contiene inoltre le valutazioni istruttorie sul grado di ottemperanza con riferimento agli elaborati di progetto e tenendo in considerazione le affermazioni fatte dal proponente nonché gli esiti della verifica di ottemperanza.*

Sulla base di quanto espresso nel sopra citato parere, si

### **DETERMINA**

- ai sensi dell'art.185, commi 4, lett.a) e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e ss.mm.ii., la sostanziale coerenza tra il progetto preliminare dell'intervento Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta, oggetto della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005, e il progetto definitivo dello stralcio funzionale di 4+436 km dalla progr. km 6+820 con immissione diretta dalla S.R. 418 in corrispondenza dello svincolo Firenzuola alla progr km 11+256 appena dopo lo svincolo di Baiano di Spoleto;
- ai sensi dell'art.185, comma 4 (lett.b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., è verificata la parziale ottemperanza del progetto definitivo dello stralcio alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005, rimandando alle successive fasi progettuale/di cantiere/di esercizio il completamento della verifica di ottemperanza come riportato nella Tabella allegata al parere CTVA;
- il proponente dovrà:
  - presentare, ai fini delle fasi di Verifica dell'Attuazione, ex art. 185, commi 6 e 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., in sede di progettazione esecutiva, la documentazione necessaria a dimostrare l'ottemperanza delle prescrizioni per le quali l'esito della verifica riporta "*Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva*".
  - fornire in fase di attuazione dell'intervento ogni indicazione sul recepimento delle prescrizioni per le quali l'esito della verifica riporta "*Da recepire in fase realizzativa/Da ottemperare in fase di esercizio/Da eseguire in fase di esercizio*",
- il progetto definitivo delle restanti tratte del progetto, da presentare ai fini della relativa Verifica di Ottemperanza, ex art. 185, commi 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., delle prescrizioni dettate con la Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005, dovrà fare riferimento anche allo stralcio funzionale;
- prima del progetto esecutivo, si dovrà presentare il piano di utilizzo (P.U.T.) ai sensi del D.M.n.161/2012 relativamente ai materiali di scavo provenienti dallo stralcio funzionale.

La Società ANAS S.p.A., dovrà provvedere a trasmettere il Progetto Esecutivo alla scrivente Amministrazione prima della sua approvazione, ai fini della dell'attuazione della procedura di Verifica di Attuazione del progetto in questione, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto e/o dalla sua pubblicazione sul sito web di questo Ministero ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Crillo)

Allegati: Nota prot. DVA-2013-0021369 del 19/09/2013

**Elenco indirizzi**

ANAS S.p.A.  
anas@postacert\_stradeanas.it

Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

e p.c. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e  
del Turismo  
Direzione Generale per il Paesaggio,  
le Belle Arti, l'Architettura  
e l'Arte Contemporanee  
dg-pbaac@beniculturali.it

Regione Umbria  
direzioneambiente.regione@postacert.umbria.it

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS  
ctva@pec.minambiente.it





*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2013 - 0003242 del 19/09/2013



Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2013 - 0021369 del 19/09/2013

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2075 trasmissione parere n. 1335 CTVA del 13 settembre 2013. Via Speciale verifica di ottemperanza V.O. 72 - Strada Tre Valli Umbre-tratto Spoleto-Acquasparta: Firenzuola, Baiano a due corsie progetto definitivo, proponente Anas Spa.**

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 13 settembre 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

*W/O*

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-08  
CTVA-US-06\_2013-0304.DOC

[Digitare il testo]  
Ministero dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta  
di N° 27 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 18-09-2013



*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. CVA/1335 del 30 agosto 2013

<b>Progetto</b>	<p><i>Istruttoria VO ex art. 185 D.lgs. 163/2006 e s.m.i.</i></p> <p><b>STRADA TRE VALLI UMBRE, TRATTO SPOLETO - ACQUASPARTA, 1 STRALCIO, FIRENZUOLA - BAIANO A DUE CORSIE</b></p>
<b>Proponente</b>	<b>ANAS S.p.A.</b>

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

**VISTO** il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i.che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 “*Compiti della Commissione Speciale VIA*”,

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTA** la domanda presentata ai sensi degli artt.166 e 185, commi 4 e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. dalla Società ANAS S.p.A. in data 28/09/2012 con nota prot.n.CDG-129542-P concernente il progetto definitivo “*Strada Tre Valli Umbre – tratto Spoleto – Acquasparta, 1 stralcio: Firenzuola - Baiano a due corsie*”;

**CONSIDERATO** che la “*Strada delle tre valli: tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta*” è inserito con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale nell'ambito della macro opera “*Corridoi trasversali e dorsale appenninica*”; L'intervento inoltre è ricompreso nelle opere previste dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24/10/2002 tra il Governo e la Regione Umbria e dall'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritto il 01/08/2008;

**PRESO ATTO** che con la Delibera n.146/05 del 02/12/2005 “*Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta*” il CIPE ha approvato ai sensi dell'art.3 del D.Lgs.n.190/2002 e s.m.i. nonché ai sensi dell'art.10 del D.P.R.n.327/2001 e s.m.i., con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'intervento Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) – Acquasparta;

**PRESO ATTO** che in esito all'inserimento dell'intervento nell'elenco delle opere da finanziare nell'ambito del riparto del Fondo per le Aree Sottoutilizzate 2017-2013 (Delibera CIPE del 06/03/2009 n.10 recante “*Legge n. 443/2001 - Ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto*”), l'ANAS individuava in accordo con la regione Umbria lo stralcio funzionale in oggetto, riguardante il tratto Firenzuola – Baiano a 2 corsie, con tutte le opere predisposte al futuro raddoppio, che tenuto conto dei tratti di infrastruttura già eseguiti ed in ultimazione consentirà di completare una delle due carreggiate del nuovo itinerario per l'intero tratto da Firenzuola a Spoleto;

**PRESO ATTO** che nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera “*Strada Tre valli – Tratto Flaminia (Eggi)/E45 (Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina*” è riportata nelle tabelle: “1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010”; “3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2”; “4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013”; “5: Stato attuativo dei

progetti approvati dal CIPE 2002-2010". Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture. Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Strada Tre valli - Tratto Flaminia (Eggi)/E45 (Acquasparta): variante alla SR 418 Spoletina" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "4: Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)";

**PRESOATTO** che:

- la domanda presentata dalla Società ANAS S.p.A. in data 28/09/2012 con nota prot.n.CDG-129542-P è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.DVA-2012-24604 in data 12/10/2012;
- la Direzione con nota prot.n.DVA-2012-26083 del 29/10/2012, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2012-3919 in data 30/10/2012, ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecnico - amministrative per la procedibilità di tale domanda ed inoltre ha trasmesso la documentazione progettuale ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza;

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società ANAS S.p.A.:

- documentazione progettuale presentata in data 28/09/2012 con nota prot.n.CDG-129542-P acquisita dalla Direzione con prot.n.DVA-2012-24604 in data 12/10/2012, successivamente trasmessa alla Commissione con nota prot.n.DVA-2012-26083 del 29/10/2012, acquisita con prot.n.CTVA-2012-3919 in data 30/10/2012 e consistente in:
  - Elaborati del progetto definitivo riguardanti: inquadramento dell'intervento; geologia ed idrogeologia; geotecnica; idrologia ed idraulica; progetto stradale; segnaletica e barriere di sicurezza; intersezioni e svincoli; sistemazioni viabilità interferite; opere d'arte maggiori: viadotti e ponti; opere d'arte minori: gallerie artificiali; opere d'arte minori: opere di attraversamento; interventi di mitigazione ambientale; monitoraggio ambientale; impianti tecnologici; interferenze; espropri; cantierizzazione; cave e discariche; documenti tecnico - economici; piano di sicurezza e di coordinamento;
  - Dichiarazione del progettista ai sensi art. 166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;
- documentazione integrativa progettuale presentata in data 15/05/2013 con nota prot.n.CDG-65134-P acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2013-1691 in data 20/05/2013 e consistente in:
  - Dichiarazione del progettista ai sensi dell'art.166 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. contenente gli approfondimenti richiesti dal gruppo istruttore della Commissione nel corso della riunione del 18/02/2013;
  - Relazione paesaggistica, Relazione archeologica e Carta del rischio archeologico in risposta alla richiesta di documentazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali prot.n.DGPARC34.19.04/29806 del 29/10/2012;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio per l'avvio del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità è avvenuta in 15/10/2012 sul "Sole 24 Ore" e sul "Corriere dell'Umbria";

**PRESO ATTO** che il progetto definitivo presentato riguarda lo stralcio funzionale di 4+436 km dalla progr. km 6+820 con immissione diretta dalla S.R. 418 in corrispondenza dello svincolo Firenzuola alla progr km 11+256 appena dopo lo svincolo di Baiano di Spoleto. Lo stralcio concepito come la naturale prosecuzione della tratta esistente a due corsie di marcia fra Baiano di Spoleto e Eggi sempre a due corsie permetterà la chiusura di un unico tracciato a due corsie di marcia che va da Firenzuola ad Eggi completando il tracciato a due corsie per circa 17 km dei 21 previsti nel progetto preliminare;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è:

- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, commi 4 (lett.a) e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della presenza di difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare e se tali difformità comportino una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente tali da rendere necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati, limitatamente, se del caso, alla sola parte di progetto interessato alla variazione;
- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, comma 4 (lett.b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., dell'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 e dell'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui alla citata delibera;

**VISTO** il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto ambientale del 02/10/2003 per il progetto preliminare della Strada delle Tre Valli – Tratto Eggi – Acquasparta l'allegata Relazione Istruttoria;

### **ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI**

#### ***1. Richiami sintetici sull'opera***

##### **Il progetto preliminare approvato dal CIPE**

Il tracciato della Strada delle Tre Valli Umbre, nel tratto Acquasparta – Eggi, presenta una lunghezza complessiva di 20+885 km e si sviluppa tra lo svincolo di Eggi sulla S.S. 3 Flaminia e lo svincolo di collegamento alla Strada di grande comunicazione (SGC) Orte - Ravenna.

In particolare, la strada, nelle valutazioni effettuate nel 2003 con il progetto preliminare, si componeva da:

- un tratto realizzato a 2 corsie fra S. Sabino e Madonna di Baiano;
- un tratto in via d'appalto a 2 corsie (tipo C1) tra Eggi e S. Sabino;
- un tratto da realizzarsi compreso tra Madonna di Baiano e Acquasparta a 2 corsie (tipo C1).

Il progetto preliminare aveva come obiettivo il completamento della strada delle "Tre Valli Umbre" di collegamento fra la S.S. 209 Valnerina e la S.S. n.3 bis Tiberina, consentendo quindi lo sviluppo sia nelle relazioni fra tre importanti Regioni (Umbria, Marche, Lazio) che la riorganizzazione degli accessi alla città di Spoleto.

Il progetto preliminare prevedeva una nuova viabilità riconducibile alla categoria B (strade extraurbane principali secondo la classificazione prevista dal D.M. del 5 novembre 2001) di collegamento tra la nuova S.S. Flaminia a quattro corsie a Spoleto e la S.S. 3 bis ad Acquasparta, e caratterizzata da due carreggiate separate da uno spartitraffico di larghezza 3,50 m, ciascuna costituita da due corsie di larghezza 3,75 m con banchina di larghezza 1,75 m.

Si prevedeva la realizzazione di 6 svincoli (SGC E45, S. Giovanni, Cementificio, Santo Chiodo, Croceferro e S. Giacomo) e le opere d'arte principali sono rappresentate da 6 gallerie (S. Lucia, Colle delle Rose, Arezzo, Romanella, Colle Vento e Croceferro), 2 ponti (Dell'Eremita e Cortaccione) e 8 viadotti (Firenzuola, Marroggia 1, Molino Vecchio, Marroggia 2, Marroggia 3, Molino Pinocchio, Tessino e Ponte Bari) e incidono complessivamente per una lunghezza totale di circa 9.235 m pari al 44% dell'intero tracciato;

La cantierizzazione ed il programma dei lavori veniva suddiviso in cinque lotti esecutivi:

- n.1: realizzazione prima carreggiata Eggi – S. Sabino;
- n.2: realizzazione prima carreggiata Madonna di Baiano – Acquasparta;
- n.3: realizzazione seconda carreggiata Eggi – S. Sabino;
- n.4: realizzazione seconda carreggiata S. Sabino – Madonna di Baiano;

- n.5: realizzazione seconda carreggiata Madonna di Baiano - Acquasparta.

La strada è attualmente eseguita con una sezione tipo IV CNR a singola carreggiata due corsie nei tratti fra la S.S. 209 Valnerina, (in corrispondenza di S. Anotolia di Narco) ed Eggi e fra S. Sabino e Madonna di Baiano ed a due corsie fra Eggi e S. Sabino (con categoria C1).

#### Il progetto definitivo dello stralcio funzionale

Lo stralcio che dovrà dare seguito all'attuale strada in esercizio ed inoltre dovrà essere compatibile con il futuro raddoppio si configura come una strada di categoria C2 fra lo svincolo di Baiano di Spoleto e Firenzuola con immissione diretta sulla S.R. 418 Spoletina.

Il tracciato dello stralcio a parte lo svincolo di testa ricalca perfettamente l'asse di tracciamento della carreggiata lato Spoleto del progetto complessivo garantendo tutti gli standards relativi ad una strada di categoria B seppur limitando la velocità a 90 km/h.

I raggi risultano molto ampi anche ed assicurano la massima sicurezza dal punto di vista del moto dei veicoli e garantiscono anche la piena visibilità per la distanza di arresto alla velocità massima di progetto pari a 120 km/h.

Il tracciato di stralcio si divide dalla S.R. 418 immediatamente a valle dell'abitato di Firenzuola in prossimità di una curva sinistrorsa.

Trattandosi di uno svincolo di testa non è stato necessario riproporre lo schema originale che prevedeva lo svincolo a livelli sfalsati con l'introduzione di due gallerie artificiali di svincolo.

Il primo tratto è in discesa verso Spoleto con una pendenza del 4.0% con tratti a mezza costa e due gallerie artificiali: la galleria Romanella e la galleria Colle del Vento, rispettivamente di 173 e 252.20 m.

Dopo l'ultima galleria artificiale del "Colle del Vento" si entra nella valle del Marroggia. Il viadotto Marroggia 1 attraversa il torrente con un angolo vicino a 90° e con un franco idraulico superiore a 12 m; dopo il torrente attraversa la strada di Mogliano, si dispone per un breve tratto parallelamente alla ferrovia, dopo "l'Osteria" attraversa anche la SS n. 418 e prosegue lungo la striscia di terreni liberi tra il corso del Marroggia e la SS n. 418. In questo tratto bisogna tenere il tracciato più possibile lontano dal torrente, che segna con la sua sponda sinistra il confine dell'area militare che richiede il franco di 100 m. Il franco di fatti risulta sempre soddisfatto.

Dopo un breve tratto in rilevato segue il viadotto "Molino vecchio" che arriva quasi al nuovo svincolo di S.Giovanni di Baiano dove termina il tratto del nuovo tracciato fuori sede.

Quest'ultimo viadotto attraversa l'allacciamento ferroviario e l'ingresso veicolare della zona militare che rappresenta un vincolo altimetrico; successivamente il tracciato continua a scendere con pendenza del 3,0% verso il nuovo svincolo in direzione Spoleto.

Come ricordato nella premessa, alla progressiva di 10+800 km circa, che corrisponde allo svincolo di S.Giovanni di Baiano, il tracciato prosegue sulla sede della attuale strada esistente.

#### Caratteristiche tecniche dello stralcio funzionale

La metodologia di scavo è quella dello scavo fra paratie provvisorie multitirantate di micropali, lo scavo avverrà a cielo aperto fino alla quota di imposta della struttura in c.a. policentrica.

#### Opere d'arte principali

Le opere prevedono la realizzazione di pali trivellati, diaframmi, fondazioni in cls, pile, appoggi per gli impalcati, impalcati realizzati con travi in acciaio o cls precompresso, iniezioni, paratie tirantate, muri di contenimento, posa di geotessuti e geomembrane, ecc..

Le opere d'arte principali sono:

- la galleria artificiale Romanella ha una lunghezza totale di 173 m e si snoda fra le progressive 6+883.39 e 7+056.65;
- la galleria artificiale Colle del vento ha una lunghezza totale di 252,20 m e si snoda fra le progressive 7+426.56 e 7+676.93;
- il viadotto Marroggia 1 si estende fra le progg. km 8+011.96 e 9+002.65 per complessivi 990 m;
- il viadotto Molino Vecchio fra le progg. km 9+671.76 e 10+420.39 per complessivi 750 m.

Per la particolarità delle gallerie e gli ingenti scavi da realizzare è stato deciso di realizzare ambedue le canne delle gallerie stesse poiché la realizzazione della seconda canna per il raddoppio una volta realizzata la prima sarebbe stata onerosa e notevolmente complicata.

Per il viadotto Marroggia il totale delle campate sarà 33 e le pile hanno altezza complessiva (a partire dalla sezione di spiccato e comprensiva del pulvino) variabile tra 5.00 m e 14.50 m.

Per il viadotto Molino Vecchio il totale delle campate sarà 25 e le pile hanno altezza complessiva (a partire dalla sezione di spiccato e comprensiva del pulvino) variabile tra 6.00m e 8.50m

Le fondazioni sono costituite da plinti su pali di diametro  $\varnothing=1200\text{mm}$ .

#### Opere d'arte minori

Lungo la nuova arteria stradale sono presente diverse opere minori:

- cavalcavia Cimitero al km 7+876;
- sottovia di svincolo "Baiano" al km 10+717.

Sono presenti inoltre diversi tombini per l'attraversamento dei fossi intercettati; alcuni di essi sono realizzati con strutture circolari di diametro 2000 mm, 1500 mm o 1000 mm.

Infine in diversi tratti sono presenti barriere antirumore installate su apposite fondazioni in c.a..

#### Sezioni tipo

Nelle tratta in rilevato, per altezze dei rilevati superiori a 5 m è prevista la realizzazione di una banca intermedia di 2 m.

Sulla scarpata è prevista una stesa di terreno vegetale per il relativo inerbimento di 30 cm – la pendenza della scarpata è pari a 2/3.

La carreggiata è protetta da sicurvia metallici H2 dove il dislivello è maggiore o uguale a 1 m.

Nelle tratte in trincea la pendenza della scarpata è pari a 1/1, anche in questo caso è prevista una stesa di terreno vegetale per il relativo inerbimento.

Sulle opere di scavalco o viadotti, la piattaforma stradale mantiene identiche caratteristiche dimensionali rispetto ai tratti a raso e lateralmente, mentre la larghezza complessiva dell'impalcato è pari a 11,85 m contraddistinta da 2 corsie di larghezza 3,50, una banchina laterale di 1,375 m e due elementi di bordo, non pavimentati, di 70 cm, il viadotto risulta protetto da sicurvia metallici tipo H3 fissati direttamente alla struttura in c.a. dell'impalcato.

La larghezza netta all'interno delle gallerie artificiali è pari a 9,75 m con un'altezza libera di 5 m.

#### Caratteristiche ambientali

Si descrivono di seguito le interferenze registrate rispetto alle componenti ambientali analizzate ed i relativi impatti, sui quali si è intervenuti con i provvedimenti di mitigazione ambientale.

Le interferenze del nuovo tracciato stradale rispetto ai corsi d'acqua superficiali di maggior rilievo con perdita della continuità vegetazionale delle formazioni ripariali sono di seguito elencate:

- attraversamento del Torrente Marroggia al Km 8+122,50 con opere di sistemazione spondale (tracciato su viadotto),
- deviazione del Canale dei Molini 2 per un tratto pari a MT. 94, con sezione trapezia e rivestimento di fondo e sponde con materassi tipo "reno" ( $s=cm.20$  fino ad  $h=mt.1$ ), in corrispondenza del tratto su viadotto dalla progr. 9+980 alla progr. 10+100 circa,
- deviazione del fosso Sant'Antonio al Km 10+295 (tracciato su viadotto).

Si rilevano, inoltre, interferenze ricorrenti, lungo l'intero tracciato, con corsi d'acqua superficiali di minor rilievo (canali di scolo, fossi campestri, ecc.) risolti con la previsione di tombini in c.a. a sezione circolare di diametro pari al m..

Gli impatti ambientali più significativi registrati rispetto alla componente vegetazione si registrano, inoltre in corrispondenza della galleria artificiale "Romanella", nel tratto compreso tra le progressive Km 6+883 e Km 7+056, dove lo scavo della trincea necessaria per l'esecuzione della galleria, richiede l'abbattimento di un'area boscata, caratterizzata dalla vegetazione tipica della macchia mediterranea.

Rispetto alla componente faunistica, le interferenze più significative si registrano in corrispondenza delle macchie boscate, che svolgono il ruolo importante di rifugio, nidificazione e sostentamento degli animali selvatici, e si costituiscono quali habitat privilegiati in un contesto, quale è quello analizzato, dove predominano ambienti fortemente antropizzati. Tali aree risultano di dimensioni decisamente limitate. Il tracciato di progetto interferisce direttamente con gli habitat sopra richiamati soltanto in corrispondenza del boschetto sopra citato, posto tra il Km 6+883 e Km 7+056. Un impatto rispetto alla fauna terrestre si registra, infine, nelle situazioni in cui il tracciato viario presenta tipologia in rilevato, essendo questa una condizione di barriera agli spostamenti.

La componente paesaggistica registra i maggiori impatti in corrispondenza dell'attraversamento (su tracciato in rilevato e viadotto) delle aree meno urbanizzate e più intatte sotto il profilo naturalistico, come la valle del Torrente Marroggia ed il sistema boscato in corrispondenza della galleria artificiale "Romanella".

Da segnalare sono, infine, gli impatti paesaggistici che si registrano:

- in corrispondenza degli insediamenti urbani di Madonna di Baiano, dove è previsto un lungo tratto su viadotto in prossimità dell'abitato,
- a San Giovanni di Baiano, dove è previsto il completamento dello svincolo a livelli sfalsati di raccordo con le viabilità esistenti.

## 2. Interventi di mitigazione e di compensazione

### Componente suolo e sottosuolo

Nell'ambito della componente sono stati individuati due impatti:

- GEO 3: galleria naturale di "Colle del vento": in questo ambito i lavori interessano suoli instabili e l'opera di galleria potrà intercettare acquiferi di scarso interesse idrogeologico; sono prevedibili gli effetti di cedimento o dissesto dei suoli interessati dalla realizzazione di tutta la galleria, con ricadute anche sulla sicurezza delle attività di cantiere, e di perdita degli acquiferi intercettati.

Tali effetti possono essere mitigati con opportuni provvedimenti di carattere tecnico organizzativo e la disposizione delle acque potrà essere evitata attraverso adeguati drenaggi al fine di contenere gli effetti residui degli impatti.

- GEO 4: galleria artificiale "Romanella": l'area è interessata da dissesti idrogeologici accentuati anche dalla natura dei terreni che sono prevalentemente costituiti da marne argillose fossilifere. Non è stata riscontrata la presenza di acquiferi. Gli effetti prevedibili dell'impatto sono riconducibili a fenomeni di dissesti localizzati. Tali effetti possono essere mitigati con opportuni provvedimenti, determinando un generale consolidamento dei terreni interessati.



La modesta pendenza delle scarpate (3 su 2 per i rilevati) prevista sull'intero tracciato, costituisce il raccordo più idoneo tra l'opera e il piano di campagna, minimizzando gli effetti della nuova infrastruttura. Le opere a verde previste garantiscono il miglior inserimento della stessa nel territorio attraversato.

#### Componente Ambiente idrico

- IDRO 6: attraversamento torrente Marroggia: anche in questo caso gli effetti sono mitigati dalla tipologia d'opera in viadotto. Le opere di fondazione e quelle idrauliche dovranno tener conto della naturalità dei luoghi.

- IDRO 7: attraversamento fosso "S. Antonio": l'attraversamento avviene in ambito molto infrastrutturato ed urbanizzato ed è mitigato dalla tipologia in viadotto

La mitigazione degli impatti per le aree interessate da esondazione da parte del torrente Marroggia, è assolta dalla stessa opera d'arte di attraversamento (viadotto) che garantisce una idonea sezione di deflusso dell'alveo.

Là dove il tracciato di progetto si sovrappone ai corsi d'acqua esistenti (Canale dei Molini e Fosso Sant'Antonio), richiedendone la deviazione, sono stati previsti canali a sezione trapezia in terra o con rivestimento in scogliera.

La mitigazione degli impatti, per i tratti che interessano la qualità delle acque superficiali è mirata alla raccolta, lungo l'asse stradale, delle acque dilavanti e di eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti con adeguati sistemi di raccolta tramite canalizzazioni, cunette impermeabilizzate e vasche di trattamento (o vasche di prima pioggia), che dovranno essere periodicamente svuotate.

Nello specifico sono previste un totale di n. 3 vasche di prima pioggia, dimensionate in base al bacino di pertinenza e così collocate (v. elaborati Opere idrauliche):

- n. 1 vasca sotto il viadotto "Marroggia 1" al Km 9+000 circa,
- n. 1 vasca sotto il viadotto "Molino vecchio" al Km 9+680 circa,
- n. 1 vasca sotto il viadotto "Molino vecchio" al Km 10+410 circa.

In particolare:

Il Torrente Marroggia I (km 8+120): Il Torrente Marroggia interferisce con l'opera in progetto in corrispondenza del viadotto Marroggia I alla progressiva km 8+120 in un tratto in cui l'asta ha un andamento rettilineo. Il viadotto è costituito da campate aventi luce di circa 30 m, le pile hanno forma stondata e ingombro massimo 3x6 orientate in direzione della corrente di piena.

La sistemazione idraulica prevede la protezione della sponda destra in corrispondenza dell'attraversamento alla progressiva 8+120 e la protezione della sponda destra e sinistra nel tratto in cui il tracciato stradale si avvicina alla sponda destra del torrente fino alla SR 418.

La protezione di sponda sarà realizzata mediante scogliera in massi ciclopici intasata con terreno vegetale e rinverdità mediante talee di salice per un migliore inserimento nell'ambiente. La protezione di sponda sarà effettuata sull'attuale profilo di sponda senza procedere alla riprofilatura dell'intero tratto del Torrente Marroggia oggetto di intervento per un migliore raccordo con le sezioni naturali e per un minore impatto sul corso d'acqua.

Le pile del viadotto saranno anch'esse protette da una scogliera in massi ciclopici per scongiurare il pericolo di erosioni localizzate dovute alla presenza di correnti di piena fuori alveo.

Il Canale dei Molini I (km 9+200): Il tracciato interferisce con il Canale dei Molini I al km 9+200 nel tratto in cui il canale riceve esclusivamente le acque derivate dal torrente Marroggia.

Il tracciato stradale corre su rilevato e pertanto si prevede la riprofilatura e risagomatura dell'alveo secondo le attuali dimensioni e di realizzare l'attraversamento mediante un tombino circolare D=1 m e L=140 m, in sostituzione di quello esistente. La risagomatura e la riprofilatura sarà effettuata per un tratto di oltre 100 m a monte e 100 m a valle.

Il Canale dei Molini II (km 10+200): In corrispondenza della progressiva 10+200 il Canale dei Molini interferisce una seconda volta con l'opera in corrispondenza del viadotto. In questo tratto il canale assolve la funzione di collettore di scarico delle acque bianche provenienti dall'abitato di S. Giovanni di Baiano. Il tracciato del progetto costeggia il canale per un lungo tratto fino ad interferire con l'asse dello stesso in corrispondenza di una pila del viadotto. La sistemazione idraulica di progetto prevede l'adeguamento della sezione idraulica alla portata duecentennale (3.8 m<sup>3</sup>/s) mediante un allargamento della base portandola da 1.0 a 1.5 m e la deviazione dell'asse in corrispondenza della pila del viadotto. In questo tratto si provvederà a proteggere le sponde del canale con un rivestimento antierosione realizzato mediante materassi tipo "Reno" per una adeguata lunghezza a monte e a valle delle deviazioni dell'asse.

Il fosso di S. Antonio (km 10+300): L'opera in progetto interferisce con il fosso di S. Antonio in corrispondenza del viadotto "Molino Vecchio" in corrispondenza della progressiva 10+300. A monte del tratto di intervento è presente l'attraversamento della SR 418 costituito da un manufatto in c.a. di ridotte dimensioni e parzialmente ostruito dai sedimenti.

L'intervento prevede la risagomatura della sezione adeguandola alla portata duecentennale (23.6 m<sup>3</sup>/s) mediante una sezione trapezia realizzata mediante scogliera per una lunghezza di 20 m, per poi essere raccordato alla sezione naturale mediante risagomatura del canale in terra.

Per quanto riguarda le opere di attraversamento minori il criterio utilizzato per il posizionamento e dimensionamento dei tombini è principalmente quello di dare continuità a tutta la rete idrografica naturale e di scolo superficiale, evitando di concentrare i deflussi e conservando, per quanto possibile, l'originaria disposizione del reticolo minore. L'esatta ubicazione delle opere è riportata nella planimetria di progetto. Gli attraversamenti avranno diametro minimo di 1.5 m ad esclusione dei tratti in cui l'altezza del rilevato non consente l'utilizzo di certi diametri oppure nei tratti in cui la superficie scolante è rappresentata dalla piattaforma stradale e dalle scarpate del rilevato.

La sezione idraulica dei fossi di guardia sarà di forma trapezia 50x50 cm, sponde con pendenza 1:1 e pendenza minima del fondo pari all'1%. I fossi saranno tutti realizzati in terra.

#### Componente Vegetazione, flora e fauna

- Zona - tra Romanella e Case Colle Vento (Crocemarroggia): gli impatti registrabili causano la frammentazione degli habitat presenti sia delle specie vertebrate tipiche del paesaggio agricolo tradizionale che di quello forestale. Qui viene intercettata: l'area agricola tradizionale (VEG 7) e l'area boscata (VEG 8).

- Zona Crocemarroggia: gli impatti rilevati sono a carico della componente vegetazionale e faunistica ripariale (Anfibi), per l'attraversamento del corso d'acqua del Marroggia (VEG 9).

- Zona Madonna di Baiano: gli impatti rilevati sono a carico della componente faunistica causati dalla frammentazione di habitat delle specie vertebrate legate anche agli ecosistemi acquatici (Anfibi). L'intercettazione seppur marginale di un bosco di querce (VEG 10) interferisce con la componente flora e fauna.

Le misure di mitigazione previste e consistenti nella realizzazione di macchie boscate e di formazioni in filari, sono idonee a compensare perdite di vegetazione conseguenti alle opere previste e mitigare l'inserimento dell'opera nell'ambiente attraversato.

Nello specifico le opere a verde previste lungo l'intero tracciato sono articolate nelle seguenti tipologie d'intervento:

- ripristino della continuità dell'area boscata intercettata dalla realizzazione della galleria artificiale "Romanella", operata attraverso la risagomatura morfologica dell'area interessata dallo scavo il più possibile vicina allo stato ante-operam, tramite il riposizionamento del terreno vegetale temporaneamente accantonato e il successivo impianto di specie arboree ed arbustive autoctone scelte tra quelle che caratterizzavano l'area boscata compromessa (macchia mediterranea),
- ripristino della continuità dei suoli agrari interrotta per la realizzazione della galleria artificiale "Colle del Vento", operata attraverso la risagomatura morfologica dell'area interessata dallo scavo il più possibile

vicina allo stato ante-operam e tramite il riposizionamento del terreno vegetale temporaneamente accantonato,

- smantellamento e restituzione ai suoli agricoli delle viabilità dismesse,
- inerbimento con idrosemina delle scarpate, sia in rilevato che in trincea, e delle aree di pertinenza degli svincoli, previa predisposizione di adeguato strato di terreno vegetale (sp. cm. 30),
- impianto di specie arbustive sulle scarpate, sulle aree di svincolo ed in corrispondenza degli imbocchi di galleria,
- impianto di specie arboree a filare lungo la viabilità di progetto e lungo le viabilità complanari e trasversali rispetto al tracciato, previste per il ripristino della funzionalità della rete infrastrutturale esistente,
- impianto di specie arboree ed arbustive a boschetto in corrispondenza delle aree di svincolo e degli imbocchi di galleria,
- impianto di specie arboree ed arbustive di tipo ripariale in corrispondenza dei corsi d'acqua intercettati, atti a ricostituire la continuità delle formazioni vegetali spondali preesistenti o ad incrementarle.

Di seguito si fornisce l'elenco dettagliato delle specie arboree ed arbustive previste, tutte rigorosamente autoctone e scelte fra quelle indicate negli abachi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Perugia.

Per quanto riguarda la fauna al fine di eliminare il possibile impatto dovuto all'effetto barriera del tracciato in rilevato, sono previsti opportuni sottopassi capaci di permettere l'attraversamento della infrastruttura da parte della fauna ittica e dei piccoli mammiferi quali l'istrice e la lepre.

Tali sottopassi faunistici sono costituiti da tombini di sezione pari a 1 m. Il numero e la posizione di tali manufatti è precisato di progetto e ne riportato nella sua definizione tipologica nella Tavola 3.10 allegata alla relazione paesaggistica.

La continuità vegetazionale, con funzione di corridoio ecologico, è garantita mediante l'uso di specie arboree ed arbustive dello stesso tipo di quelle autoctone che caratterizzano gli ambienti attraversati.

#### Componente Paesaggio

La componente si caratterizza per i fattori ambientali paesaggistici veri e propri (PAE) e per i fattori archeologici (ARCHEO).

- interazione della tipologia d'opera con i valori paesaggistici presenti che si rilevano agli imbocchi di galleria (PAE 7, PAE 8, PAE 9) o in corrispondenza delle opere di viadotto (PAE 10, PAE 11);
- interazione con gli ambienti boschivi ancorché marginali (PAE 11);
- interazione con infrastrutture viarie (PAE 10);

Come si può constatare alcuni impatti sommano più interferenze (come ad esempio: l'impatto PAE 10 e' promosso dalla tipologia dell'opera in viadotto e dalla interferenza con la SS 418; l'impatto PAE 11 (viadotto e ambienti boschivi).

Gli impatti più significativi sono quelli promossi dalla tipologia d'opera in viadotto e dagli imbocchi di galleria, poiché le stesse opere determinano effetti di alterazione delle visuali.

Le interferenze con ambiti boscati non sono significative sia per la marginalità delle aree colpite (lombi di bosco) sia per la preesistenza di opere d'arte che dovranno essere raddoppiate (attraversamento dei corsi d'acqua).

Gli impatti relativi al fattore archeologia sono individuati in virtù della caratterizzazione dell'ambiente attraversato che viene identificato localmente come area di antico insediamento e così classificato nella tavola 5 del PRG parte strutturale; gli ambiti individuati segnalano la "probabilità" di intercettare opere di interesse archeologico nel corso dei lavori.

Tali impatti hanno quindi un valore basso ed esprimono soprattutto un livello di attenzione da porre su questi ambiti in fase di progettazione esecutiva (sondaggi appropriati) ed in fase di cantiere (sorveglianza da parte di personale specializzato indicato dalla competente soprintendenza durante la fase di scavo).

Gli interventi di mitigazione e compensazione previsti per questa componente sono articolati in due tipologie, di ordine generale e specifico.

Della prima categoria, mitigazioni generali, fanno tutte le misure che sono state considerate in sede di progettazione di dettaglio, volte alla migliore qualificazione formale dell'opera: soluzioni di finitura, materiali e opere a verde.

Esse comprendono:

- la sezione arrotondata degli impalcati e delle pile dei viadotti,
- il ripristino della continuità del paesaggio agrario in corrispondenza delle aree soprastanti le gallerie artificiali,
- la reintegrazione ambientale delle tratte di viabilità dismesse,
- l'impiego di barriere al rumore che non occultano la vista dei paesaggi attraversati e prevedono una colorazione integrata ai valori cromatici dei paesaggi ospiti;
- il complesso delle opere a verde previste lungo l'intero tracciato.

I provvedimenti di mitigazione e compensazione di carattere specifico, sono stati previsti:

- in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie, tramite l'adozione di opportune sistemazioni con opere a verde alberato e arbusti, atte ad integrare l'opera nel paesaggio circostante;
- nelle tratte su viadotto, con schermi vegetali delle pile,
- in corrispondenza dell'attraversamento dei corsi d'acqua, con la messa a dimora di formazioni arboree di tipo ripariale,
- sul tratto in tangenza con il cimitero di Crocemaroggia, dove sono stati previsti filari di cipressi a schermo dell'infrastruttura stradale ed il ripristino della continuità della strada di accesso al cimitero stesso, con la realizzazione di un cavalcavia (Km 7+876),
- nell'area dello svincolo, con progetto specifico delle sistemazioni a verde. In particolare lo svincolo di San Giovanni di Baiano, che si trova nelle immediate adiacenze di un edificio scolastico, prevede la sistemazione a verde delle ampie aree intercluse, con inerbimenti ed impianto di specie arboree ed arbustive,
- nelle tratte su rilevato, dove la particolare posizione rispetto alle visuali panoramiche richiedeva una particolare attenzione alle opere d'inserimento paesaggistico (quinte vegetali, masse arboree a boschetto),
- in corrispondenza delle aree boschive intercettate per la realizzazione della galleria artificiale "Romanella", mediante interventi di ripristino che prevedono nuovi impianti arborei di specie uguali a quelle compromesse nella fase di realizzazione dell'intervento.

Le interferenze con le circoscritte visuali paesaggistiche sono stemperate tramite la predisposizione di opere a verde che consentano di schermare opportunamente la vista della nuova infrastruttura e, al contempo, di garantire le migliori viste a chi utilizzerà la strada (una nuova visione del paesaggio).

#### Componente Rumore

- RU1. Individua l'impatto prodotto sui centri abitati di Madonna di Baiano, Baiano di Spoleto e S. Giovanni di Baiano (il nuovo tracciato corre nelle immediate vicinanze di tali centri);
- RU2. Individua l'impatto prodotto sulla scuola di S. Giovanni di Baiano; localizzato nei pressi della zona dello svincolo;

Lo studio acustico ha permesso l'individuazione delle zone dove realizzare le barriere ed in particolare:

in corrispondenza dell'abitato di Madonna di Baiano;

- in corrispondenza dell'abitato di San Giovanni di Baiano;
- in corrispondenza dell'edificio scolastico posto in prossimità dello svincolo di San Giovanni di Baiano.

La scelta della tipologia delle barriere antirumore è stata effettuata valutando, oltre l'efficacia per protezione di nuclei abitati dal rumore del traffico stradale, anche l'esigenza di armonizzare il manufatto con il contesto ambientale.

Le barriere sono di altezza pari a 3 m e sono realizzate con pannelli modulari in alluminio e montanti in profilati tipo HE. La barriera sarà realizzata con pannelli fonoassorbenti opachi nella parte inferiore (di altezza pari a 1,5 m) e con pannelli in materiale trasparente nella parte superiore, fino a raggiungere l'altezza richiesta, in maniera tale da alleggerire l'impatto visivo dell'intervento.

I pannelli fonoassorbenti saranno costituiti da un elemento scatolare in alluminio verniciato contenente un materassino di lana minerale o fibre sintetica. I pannelli in materiale trasparente saranno in polimetimetacrilato (PMMA di spessore adeguato in funzione delle resistenze meccaniche richieste e della conformazione della barriera).

Le caratteristiche estetiche e compositive sulle quali si interviene, determinate dall'ambito in cui è inserita la barriera, sono colorazione delle superfici opache (pannelli), colorazione delle lastre trasparenti (PMMA) e colorazione della struttura di sostegno (montanti) in abbinamento cromatico a quella dei pannelli.

In sede di progettazione esecutiva verrà inviata alla ASL la relazione tecnica dettagliata come richiesta dalla prescrizione.

#### Ripristino ambientale delle aree di cantiere

Nell'elaborato A9JSP080 sono descritte nel dettaglio le attività di ripristino ambientale e paesaggistico delle due aree usate come Campo Base e Cantiere Operativo durante la fase di realizzazione dell'opera e delle piste temporanee di cantiere.

L'area di Cantiere n.1 (Operativo), detta "Firenzuola" ha una superficie di mq 20.000 circa, ed è posta su un'area coltivata a semitativo, collocata in corrispondenza dello svincolo di riconnessione tra la nuova infrastruttura e la strada regionale n. 418 "Spoletina".

Il Cantiere 1 occupa anche il sedime della futura infrastruttura stradale.

L'area di Cantiere n.2 (Base e Operativo), detta "Baiano" ha una superficie di mq 60.000 circa, ed è posta su un'area pianeggiante, coltivata a seminativo, collocata su un'ansa del Torrente Marroggia. Il fondo agricolo è caratterizzato dalla presenza di un ambito arboreo molto antico e di notevoli dimensioni, per il quale si raccomanda la tutela e la preservazione.

Il progetto di recupero delle aree interessate dai cantieri consiste nel ripristino dello stato ante-operam, e si articola, nello specifico, nelle seguenti attività:

- rimozione di mezzi e attrezzature;
- rimozione delle "baracche" di cantiere;
- sigillatura e sepoltura degli eventuali pozzi, smantellamento delle infrastrutture aggiuntive (piste provvisorie, parcheggi, impianti di smaltimento reflui, linee provvisorie di approvvigionamento di energia elettrica, acqua, ecc.);
- bonifica delle aree,
- smantellamento della recinzione di cantiere;
- ripristino della continuità dei terreni agricoli e della morfologia originaria dei suoli, tramite il reimpiego del terreno vegetale precedentemente accantonato (sp. Minimo cm. 30);
- ripristino delle eventuali infrastrutture preesistenti;

- ripristino della vegetazione eventualmente danneggiata nella fase di cantierizzazione;
- per le piste di cantiere è previsto lo smantellamento finale del pacchetto stradale con il ripristino dello stato ante: riposizionamento del terreno vegetale e riconfigurazione della morfologia originaria dei luoghi.

Anche per le aree tecniche è previsto il ripristino dello stato ante operam.

### 3. Piano di monitoraggio ambientale

Il Progetto definitivo contiene il progetto di monitoraggio ambientale che prevede misure in fase di ante operam, di corso opera e post operam per le componenti prescritte secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente.

In tale progetto sono descritte in relazione di settore le metodiche proposte, nonché le tempistiche e la periodicità delle misure nelle diverse fasi; sono individuati ed ubicati cartograficamente i possibili punti di monitoraggio nei quali effettuare le misure.

### 4. Fasi di realizzazione dell'opera

#### Cantierizzazione

I due cantieri principali sono installati uno a servizio principalmente delle gallerie e uno in corrispondenza dello svincolo di Baiano di Spoleto. Oltre ai cantieri, di cui uno assolve anche le funzioni di Campo Base, sono state previste diverse aree tecniche relative alle maggiori opere d'arte da eseguire.

E' stata ripetuta ed approfondita l'indagine conoscitiva del territorio attraversato dalla nuova infrastruttura autostradale allo scopo di verificare la fattibilità delle soluzioni ipotizzate. Ciò ha riguardato non soltanto i siti di cantiere e la viabilità nel suo complesso, ma anche le aree candidate al reperimento dei materiali idonei alla costruzione dell'opera ed al conferimento finale del materiale proveniente dagli scavi e dalle altre attività di cantiere.

Il cantiere base "Baiano di Spoleto" nonché cantiere operativo, si trova ubicato nel Comune di Spoleto, nella parte terminale del tracciato. Il cantiere presenta due accessi distinti, uno per le auto e l'altro per i mezzi d'opera, entrambi posti comunque sulla strada denominata "SR 418 Spoletina". L'area complessiva di cantiere risulta pari a 60000 mq.

Il cantiere operativo "Firenzuola" sorge nella parte iniziale dell'intervento dove sono localizzati il nuovo svincolo "Firenzuola" e la galleria artificiale Romanella. Il cantiere è ubicato nel Comune di Acquasparta. Anche per questo cantiere sono previsti due accessi distinti uno per le auto e l'altro per i mezzi d'opera, entrambi posti comunque sulla strada denominata SR 418. L'area complessiva di cantiere risulta pari a 20000 mq.

In relazione all'estensione territoriale dell'intervento complessivo, si è ritenuto opportuno installare un Cantiere Operativo, facente capo ad un unico Campo Base, che a sua volta è anche cantiere operativo. Per ridurre ulteriormente gli impatti derivanti da un eccessivo accentramento delle funzioni produttive, sono state individuate due ulteriori aree di cantiere, denominate aree tecniche, dislocate sul territorio in corrispondenza delle altre opere da realizzare lungo la linea, quali gallerie artificiali, ponticelli.

La localizzazione del campo base e dei cantieri operativi, è stata effettuata sia in funzione delle esigenze legate alla realizzazione dell'opera, sia in funzione delle condizioni ambientali e dei vincoli presenti nei contesti interessati.

I cantieri e le aree tecniche previste, in ordine di progressiva crescente, sono:

- cantiere operativo n.1 - "Firenzuola";
- area tecnica n.1 - "Colle del Vento";
- area tecnica n.2 - "Marroggia";

– cantiere base/operativo n.2 - “Baiano di Spoleto”;

Per la determinazione delle dimensioni di ciascun cantiere, i requisiti principali richiesti per un Campo Base - Cantiere Operativo sono dettati essenzialmente dal cronoprogramma dei lavori, dall'ammontare dei lavoratori impiegati e dal tipo di opere da costruire.

Per ciascun cantiere sono state individuate le opere e lavorazioni di competenza, le viabilità di pertinenza e le varie dotazioni necessarie.

Sono state individuate le varie sottozone di ciascun cantiere (area logistica, area operativa e area di stoccaggio), compresa la previsione di una eventuale installazione di un impianto di betonaggio interno al cantiere stesso e le viabilità di accesso a ciascuna area.

In aggiunta alle aree di cantiere vere e proprie sono state previste anche n.2 aree tecniche per la realizzazione delle varie opere; in queste aree, il cui impianto è destinato a permanere solamente per la durata effettiva dei lavori, sono presenti lo stretto necessario delle attrezzature per le lavorazioni; per le esigenze legate a logistica e alcune operatività; ognuna di queste aree farà riferimento al cantiere operativo più vicino. Tali aree sono dunque situate in prossimità delle opere da costruire e sono dotate di piazzale per la manovra dei veicoli industriali, lo stoccaggio dei materiali ed il ricovero delle attrezzature e dei materiali.

Ogni area è collegata direttamente alla viabilità pubblica tranne alcuni sporadici casi in cui viene predisposta una pista di cantiere per accedere al luogo prescelto.

Inoltre potrebbero essere installati, a discrezione dell'Impresa, alcuni prefabbricati contenenti gli uffici tecnici, spogliatoi e servizi igienici per le maestranze oltre ai servizi che si renderanno di volta in volta necessari durante l'esecuzione dei lavori.

E' stata inoltre studiata la viabilità di cantiere ed eseguita una stima dei flussi dei mezzi d'opera lungo le varie piste di cantiere e, soprattutto, sulle viabilità pubbliche interessate, evidenziando i flussi massimi giornalieri che si pensano possano transitare su ciascuna arteria ricadente in aree limitrofe a quelle di cantiere.

#### Gestione materiali

Nell'ambito territoriale afferente l'opera è stata condotta un'indagine mirata ad individuare i possibili siti di cava e discarica utilizzabili per la realizzazione della nuova infrastruttura.

La realizzazione del progetto stradale tra Firenzuola e Baiano di Spoleto si articola attraverso la costruzione di opere d'arte (principalmente gallerie), rilevati e trincee.

E' stata eseguita una stima dei volumi relativi agli scavi ed ai rilevati necessari per la realizzazione dell'opera stradale ed è stato eseguito il bilancio dei materiali risultante pari per complessivi 440.000 mc.

Di seguito è stata riportata una tabella in cui per le wbs caratterizzate dai volumi di scavo maggiori vengono valutate le percentuali di recupero del materiale di risulta a partire dall'inquadramento geologico. Le percentuali di recupero del materiale sono suddivise nei diversi campi di applicazione possibili considerati più rilevanti ai fini del bilancio dei materiali.

La percentuale di recupero stimata per i materiali incontrati è di almeno il 50% per quanto riguarda i rilevati.

Di conseguenza viene riportata nel seguito una tabella quantitativa dei volumi riutilizzabili:

Strada Tre Valli Umbre, tratto Spoleto - Acquasparta, I stralcio, Firenzuolo - Baiano a due corsie

WDS	QENOLIZIONI	SCAVI	RITOMBAMENTI	RILEVATI	INERTI CALCESTRUZZO	FOND. STRADALE
						mc
Sv01 Firenz. Ga Romanella CS01	147.15	8764.83		1358.57		419.85
CS02		124075.84	85207.97		10147.79	359.74
		11789.34		527.51		219.88
		14570.92		12649.58		740.73
Ga Colle del Vento Cavalcavia Cimitero CS03		129534.05	71253.35		14499.93	515.32
		6725.31				
		14251.85		7344.05		782.20
Viadotto Marroggia CS04		30624.86		1255.25	9719.25	1061.76
Deviate e poderali	173.95	9007.94		58535.11	135.86	1758.05
		4542.53		1459.21		426.42
Viadotto Molino Vecchio CS05		26167.65		21695.27	6154.62	804.35
SV Baiano	1253.71	14015.80		70431.65	40.32	1229.45
Sottovia Baiano		29365.34		34586.16		1520.72
Deviate e poderali		2149.57			1564.40	
TOTALE	1569.85	436255.32	156456.32	217851.50	42263.15	10365.33

I fabbisogni di materiale da cava ammontano a circa 270.000 mc.

Nella valutazione non sono entrate le pavimentazioni stradali poiché non si è ritenuto possibile riutilizzare materiale di scavo per inerte da manti bituminosi.

Gli scavi, cautelativamente, saranno riutilizzabili per circa il 50% e quindi 220.000 mc.

Il dato saliente della tabella è quello relativo ai rilevati, infatti dall'analisi risulta che il cantiere sarà del tutto autosufficiente per ciò che riguarda il materiale da rilevato.

Il cantiere sarà del tutto autosufficiente per ciò che riguarda il terreno vegetale e le fondazioni stradali per le quali il cantiere avrà un bilancio in parità.

Si stima una domanda di inerte per cls di circa 40'000 mc.

Altri dati importanti riguardano il terreno vegetale per il quale sarà necessario un modesto approvvigionamento (circa il 20 % del totale) e le fondazioni stradali per le quali il cantiere avrà un bilancio in parità. Il materiale restante potrà essere utilizzato in parte per il rimodellamento e per le sistemazioni a verde delle aree circostanti il tracciato e per i ritombamenti delle gallerie artificiali Romanella e Colle del vento, che per la loro vastità e conformazione si prestano ad accogliere quantitativi significativi di materiale e ad essere rimodellati e sistemati, in maniera tale da ottenere una efficace mitigazione e compensazione ambientale dell'infrastruttura stradale.

Complessivamente dunque a fronte di un volume di scavo di circa 440.000 mc ed il riutilizzo stimato sarà di circa 385.000 mc portando l'esubero previsto in circa 55.000 mc. Tale materiale potrà essere utilizzato per il riambientamento di siti di cava attivi o dismessi.

La scelta dei siti è avvenuta considerando l'idoneità dei materiali coltivati, le condizioni logistiche rispetto al tracciato, la disponibilità di materiale inerte utile ed il periodo di validità della concessione. La selezione ha consentito l'individuazione di 5 cave attive da cui poter prelevare i materiali necessari e 4 cave dismesse ove eventualmente poter portare i materiali in esubero.

Per quanto riguarda il terreno derivante dalla bonifica del piano di appoggio dei rilevati, delle opere d'arte, ecc., esso verrà momentaneamente accantonato in cantiere; parte di esso potrà essere riutilizzato e la rimanente parte messa a dimora sia nei siti individuati, sia negli stessi siti estrattivi considerati per l'approvvigionamento degli inerti.

La selezione effettuata, tenendo conto dei suddetti parametri, ha consentito l'individuazione di n.4 cave attive, da cui poter prelevare i materiali necessari e n. 2 cave ove eventualmente poter portare a rifiuto i materiali in esubero.



### **5. Sintesi della verifica delle modifiche introdotte**

L'esame della documentazione trasmessa per la verifica di ottemperanza, relativa al progetto definitivo, ha evidenziato una sostanziale coerenza del tratto dello stralcio funzionale di 4+436 km dalla progr. km 6+820 con immissione diretta dalla S.R. 418 in corrispondenza dello svincolo Firenzuola alla progr. km 11+256 appena dopo lo svincolo di Baiano di Spoleto con il corrispondente tratto del progetto preliminare oggetto di valutazione di impatto ambientale conclusa con la Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005.

Le variazioni piano altimetriche apportate scaturiscono dalle lievi modifiche apportate, in ottemperanza alle prescrizioni CIPE, al tracciato originale piano altimetrico che benché al di fuori dell'area dello stralcio determinano dei "riflessi" sullo stesso. Infatti, si prevede lo spostamento verso valle del viadotto Firenzuola come richiesto dalla prescrizione con abbassamento contestuale della livelletta geometrica necessario per consentire un minor impatto al viadotto stesso che nel preliminare determinava un notevole impatto visivo.

A causa di detta variazione l'asse dello stralcio subisce una traslazione verso sud di qualche decina di metri. Tale fatto non costituisce motivo di variazioni sostanziali delle opere d'arte previste nella tratta seppure in prossimità dell'abitato di Crocemarroggia ci si avvicini al cimitero locale di più del progetto preliminare.

In corrispondenza delle progressive 7+500 e 7+800 è stato anche deciso di limitare l'estensione della galleria artificiale Colle del Vento poiché essendo il tracciato traslato più a sud la galleria non avrebbe avuto alcuna possibilità di ricoprimento e sarebbe dovuta essere per gran parte fuori terra costituendo un notevole impatto a livello paesaggistico.

Per dare continuità alla strada che porta al cimitero è stato inserito un ponte da 30 m. Va inoltre detto che la strada rimane fortemente incassata in trincea e non costituisce comunque una perturbazione da punto di vista ambientale.

Sono state inoltre introdotte una serie di piccole modifiche planimetriche causate dal rispetto del diagramma di visuale libera.

### **6. Valutazioni**

Le modifiche apportate con il progetto definitivo dello stralcio non comportano una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente tali da rendere necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso. Il progetto definitivo dello stralcio è sostanzialmente coerente con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005.

Per quanto riguarda l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 e dell'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui alla citata delibera si fa presente quanto segue.

La Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 di approvazione del progetto preliminare dell'intervento Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta contiene in allegato il quadro delle prescrizioni.

Occorre precisare che il quadro delle prescrizioni della suddetta Delibera CIPE è riferita all'intero progetto della Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta.

Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nella "Tabella di verifica di ottemperanza" allegata al presente parere che costituisce parte integrante del parere stesso.

Nella Tabella vengono riportate tutte le prescrizioni riguardanti il progetto preliminare della Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta anche nel caso in cui non riguardano lo stralcio in esame. La Tabella contiene inoltre le valutazioni istruttorie sul grado di ottemperanza con riferimento agli elaborati di progetto e tenendo in considerazione le affermazioni fatte dal proponente nonché gli esiti della verifica di ottemperanza.

Il quadro di insieme risultante dall'analisi di dettaglio dei singoli aspetti richiesti con le prescrizioni fa emergere l'aspetto critico dello sviluppo del progetto definitivo. Infatti, in sede di redazione del progetto definitivo non sono stati approfonditi in modo esaustivo gli aspetti ambientali come richiesto con le prescrizioni.

Il proponente nelle proprie affermazioni ritiene che la collocazione dello stralcio è tale da non "attrarre un traffico superiore a quello che tutt'oggi percorre l'asse viario che da Acquasparta porta a Spoleto".

In merito, si specifica che sarebbe stato corretto e ragionevole compiere gli approfondimenti richiesti con le prescrizioni considerando il progetto nel suo insieme in quanto le stesse prescrizioni fanno riferimento al progetto preliminare che prevedeva la realizzazione della prima carreggiata per i tratti Eggi - S. Sabino e Madonna di Baiano - Acquasparta nonché la realizzazione della seconda carreggiata per i tratti Eggi - S. Sabino, S. Sabino - Madonna di Baiano e Madonna di Baiano - Acquasparta.

Si fa presente inoltre che, la Commissione nelle valutazioni compiute nel 2003 "riteneva l'analisi di traffico sufficiente in considerazione della fase progettuale preliminare dell'opera e riteneva che in fase di progetto definitivo lo studio di traffico doveva essere approfondito differenziando i volumi per le singole tratte dell'itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per i veicoli leggeri e pesanti".

Per quanto concerne il superamento dell'aspetto critico riportato la Commissione ribadisce la necessità che il proponente in sede di redazione del progetto esecutivo dimostri, in modo esaustivo, la non necessità degli approfondimenti richiesti con le prescrizioni e legati con gli aspetti ambientali.

Ulteriormente, al fine di assicurare una maggiore tutela dell'ambiente e un coordinamento delle attività previste dal progetto il proponente nella predisposizione del progetto definitivo delle restanti parti del progetto dovrà compiere le valutazioni degli aspetti ambientali richieste con le prescrizioni tenendo in considerazione anche lo stralcio in questione.

#### PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

#### PARERE

1. Ai fini dell'accertamento, ai sensi dell'art.185, commi 4 (lett.a) e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della presenza di difformità tra il progetto definitivo dello stralcio funzionale di 4+436 km dalla progr. km 6+820 con immissione diretta dalla S.R. 418 in corrispondenza dello svincolo Firenzuola alla progr km 11+256 appena dopo lo svincolo di Baiano di Spoleto e quello preliminare dell'intervento Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta: **Sussiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo dello stralcio con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005;**
2. Ai fini dell'accertamento, ai sensi dell'art.185, comma 4 (lett.b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., dell'ottemperanza del progetto definitivo dello stralcio funzionale alle prescrizioni della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 e dell'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui alla citata delibera: **E' verificata l'ottemperanza del progetto definitivo dello stralcio alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 ed i risultati di tale verifica si riportano nella "Tabella di verifica di ottemperanza" allegata. Il proponente dovrà presentare con il progetto esecutivo la documentazione necessaria a dimostrare l'ottemperanza delle prescrizioni per le quali l'esito della verifica riporta "Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva". Inoltre, il proponente è tenuto a fornire in fase di attuazione dell'intervento ogni indicazione sul recepimento delle prescrizioni per le quali l'esito della verifica riporta "Da recepire in fase realizzativa/Da ottemperare in fase di esercizio/Da eseguire in fase di esercizio";**
3. Il progetto definitivo delle restanti tratte del progetto nelle valutazioni ambientali richieste con le prescrizioni della Delibera CIPE n.146/05 del 02/12/2005 dovrà fare riferimento anche allo stralcio funzionale;
4. Presentare, prima del progetto esecutivo, il piano di utilizzo (P.U.T.) ai sensi del D.M.n.161/2012 relativamente ai materiali di scavo provenienti dallo stralcio funzionale.

**ALLEGATO**

**Tabella di verifica di ottemperanza**

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p><b>I. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva</b></p> <p><b>1.1 Prescrizioni di carattere progettuale</b></p> <p><b>Opere connesse e misure compensative</b></p>		
<p>dovrà essere abbassato il profilo altimetrico del tratto relativo al viadotto Firenze - Baiano, al fine di ridurre al minimo l'altezza di detto viadotto dal piano di campagna, adottando le tecnologie più idonee al miglior inserimento dell'opera nel contesto territoriale;</p>	<p>Il proponente afferma che: "Ottemperata come evidente negli elaborati: A9JSA130 e A9JSA160 dove vengono evidenziate le differenze piano altimetriche fra i tracciati del PP e del PD; per ciò che riguarda l'inserimento dell'opera non si è ritenuto di dover rispondere in merito poiché il viadotto Firenze - Baiano è al di fuori delle stralcio in oggetto".</p>	<p>Non pertinente allo stralcio in esame</p>
<p>dovrà essere prospettata un'adeguata soluzione progettuale per sanare la criticità dovuta alla presenza dei due svincoli ravvicinati in località S. Giovanni di Baiano. Dovrà essere, inoltre, aumentata la distanza tra la sede stradale e il torrente Maroggia (vedi progressiva 11,2 circa), con un allargamento non in asse ma lato corsia sud;</p>	<p>Il proponente afferma che "La criticità è stata risolta nel progetto con l'inserimento della terza corsia di servizio allo svincolo, tuttavia tale ottemperanza non è attuata in tale stralcio poiché l'adeguamento della sede fra i due svincoli non fa parte stesso.</p> <p>Non è possibile realizzare un ulteriore discostamento del tracciato dal Torrente Maroggia a causa della presenza di alcuni fabbricati residenziali".</p>	<p>Non pertinente allo stralcio in esame per quanto riguarda l'adeguamento della sede fra i due svincoli</p> <p>Non ottemperabile per quanto riguarda il discostamento del tracciato dal torrente Maroggia</p>
<p>dovrà essere prevista la realizzazione, come opera connessa, di un raccordo tra la strada delle Tre Valli e la strada statale Flaminia, per raggiungere alcune infrastrutture site nella città di Spoleto, a valenza regionale, evitando l'attraversamento del</p>	<p>Il proponente afferma che: "Il raccordo insiste in una zona planimetricamente non ricompresa nello stralcio in oggetto, pertanto non è stata trattata".</p>	<p>Non pertinente allo stralcio in esame</p>

Esito della verifica	Commento sul grado di ottemperanza	Testo della prescrizione
<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>	<p>Il proponente afferma che "il tratto oggetto delle prescrizioni insiste in una zona pianimetricamente non ricompresa nello stralcio in oggetto, pertanto non è stata trattata".</p> <p>In merito si fa presente che la determinazione dirigenziale n. 2470 del 22 marzo 2000 emessa dalla regione Umbria pronuncia giudizio favorevole in ordine alla compatibilità ambientale dell'opera nel rispetto delle misure di mitigazioni contenute nel SIA e di una serie di prescrizioni inderogabili relative a: inquinamento del suolo, abbattimento delle polveri, dei rumori e delle vibrazioni, aspetti geologici, inquinamento idrico, e, per un corretto inserimento ambientale a: aspetti vegetazionali e faunistici, aspetti costruttivi, aspetti viabilistici, aspetti idraulici, aspetti archeologici.</p> <p>La prescrizione impone, ove appropriato, il recepimento delle prescrizioni nelle due restanti tratte stradali cioè anche nel tratto Baiano - Acquasparta.</p> <p>Il proponente afferma che "Lo stralcio funzionale in oggetto va dalla fine del tratto esistente della strada delle Tre Valli all'abitato di Firenzuolo, esso si sviluppa prevalentemente in affiancamento alla SR418 Spoletina ed ad essa si connette al termine del tracciato lato Acquasparta. Tale collocazione non permette allo stralcio di captare né attrarre un traffico superiore a quello che a tutt'oggi percorre l'asse viario che da Acquasparta porta a Spoleto.</p> <p>Per quanto sopra, la prescrizione, che è riferita al progetto completo fra Acquasparta e Spoleto non è stata ottemperata in questa fase almeno in merito all'approfondimento dello studio del traffico. Per ciò che riguarda invece la redazione dell'analisi costi/benefici, essa è stata predisposta a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (prot. CSVIA/2003/0375 del 14.07.2003) ed è riportata in allegato I".</p> <p>In merito si fa presente che lo studio di traffico del progetto preliminare esaminava tre scenari a differente impatto infrastrutturale e proiezione temporale:</p>	<p>centro abitato ed in modo da permettere un più rapido collegamento della città di Spoleto con la M1 e con Roma;</p> <p>dovranno essere recepite nel tratto stradale di pertinenza, e ove appropriato nelle due restanti tratte stradali, le prescrizioni riportate nella determinazione dirigenziale n. 2470 del 22 marzo 2000 emessa dalla regione Umbria, avente come oggetto «giudizio di compatibilità ambientale sul progetto di costruzione della Tre Valli Umbre, tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino in comune di Spoleto»;</p> <p>dovrà essere approfondito lo studio del traffico, differenziando i volumi per singole tratte dell'itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per veicoli leggeri e pesanti. Tale prescrizione comporta anche la rielaborazione delle analisi relative alle componenti ambientali direttamente influenzate dal traffico attuale e previsto; dovrà essere inoltre approfondita l'analisi costi/benefici, ai sensi del DPCM 27 dicembre 1988, art. 4, comma 3, corredandola di un'adeguata analisi di sensitività.</p>

12

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

Rec

*[Large handwritten signature and notes on the right side of the page]*

Testo della prescrizione	Comentario sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S.S. 418 nello stato di fatto;</li> <li>- S.S. 418 nell'ipotesi di uno sviluppo del traffico nel periodo 2003-2015 senza interventi infrastrutturali;</li> <li>- Completamento della Tre Valli Umbre.</li> </ul> <p>Lo studio ipotizzava per lo scenario 2 un incremento del 2% annuo del traffico veicolare e un incremento nullo per il traffico pesante e per il traffico collettivo. Per lo scenario 3 veniva calcolato il traffico attratto in base alle incrementate funzioni assolate dalle nuove infrastrutture suddividendo in due sottoscenari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Completamento con strada a 2 corsie tipo C1 con caratteristiche analoghe a quelle dei tronchi già realizzati,</li> <li>- Completamento con strada a carreggiate separate tipo B.</li> </ul> <p>La Commissione riteneva l'analisi di traffico sufficiente in considerazione della fase progettuale preliminare dell'opera e riteneva che in fase di progetto definitivo lo studio di traffico doveva essere approfondito differenziando i volumi per le singole tratte dell'itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per i veicoli leggeri e pesanti.</p> <p>Per quanto riguarda l'analisi costi benefici proposta con la documentazione si fa presente che la documentazione riproposta con le integrazioni è stata già valutata nell'ambito della procedura di VIA per il progetto preliminare.</p> <p>Come si evince anche dalla prescrizione stessa a seguito dell'approfondimento dello studio di traffico deve essere effettuata una rielaborazione delle analisi relative alle componenti ambientali direttamente influenzate dal traffico attuale e previsto e dovrà essere inoltre approfondita l'analisi costi/benefici.</p>	
<p>dovranno essere recepite e sviluppate le misure mitigative e compensative, puntuali e di carattere generale, previste nello studio di impatto</p>	<p><b>1. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva</b></p> <p><b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b></p> <p><i>Elementi di carattere generale</i></p> <p>Il proponente afferma: "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP011/071".</p> <p>Vengono trattati gli aspetti inerenti le opere di inserimento paesaggistico -</p>	<p>Ottemperata</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>ambientale (SIA) e sue successive integrazioni e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;</p>	<p>I contenuti sono articolati nei seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inquadramento complessivo del progetto con evidenziazione delle principali problematiche affrontate in materia di inserimento paesaggistico e ambientale;</li> <li>- caratterizzazione dell'insieme degli elementi costituenti l'ambito territoriale di progetto (aspetti vegetazionali, storico - architettonici e paesaggistici);</li> <li>- descrizione degli interventi di mitigazione ambientale previsti lungo il tracciato stradale;</li> <li>- indicazioni dei criteri di progettazione e di dimensionamento delle opere di mitigazione ambientale (opere di salvaguardia delle acque, sottopasso faunistici, barriere antirumore, ecc.);</li> <li>- indicazioni circa la manutenzione delle opere.</li> </ul> <p>L'insieme degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale proposti sono rivolti a garantire il più corretto inserimento della nuova infrastruttura nel territorio, nel rispetto dei valori ambientali che lo caratterizzano e delle esigenze di funzionalità di servizio che sono richieste alle infrastrutture del rango di quella in studio.</p> <p>Il progetto ingegneristico dell'infrastruttura risolve al suo interno tutte le problematiche strettamente connesse alle componenti "suolo e sottosuolo" e "ambiente idrico", adottando di volta in volta le soluzioni più opportune, puntualmente descritte nelle Relazioni specialistiche e nei relativi elaborati grafici, a cui si rimanda.</p> <p>Vengono descritti le misure di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistica previsti lungo l'intero tracciato, analizzandoli in relazione alla componente ambientale di pertinenza.</p>	

*[Handwritten signatures and notes in the margins of the table, including a large signature at the bottom left and several smaller ones on the right side.]*

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>dovranno essere anticipate in questa fase progettuale (e non in sede di progetto esecutivo, come riportato nel SIA), le tecniche e le opere da utilizzare per preservare le qualità ambientali e naturali dei siti interessati;</p>	<p><i>Riferimenti:</i>                      Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale A9JSP011 e Cartografie: - Opere di inserimento paesaggistico ambientale A9JDP021, 31 e 41; - Tipologici interventi di mitigazione ambientale e sestì di impianto A9JDP051; - Planimetria delle barriere antirumore A9JDP061; - Particolari barriere antirumore A9JDP071.</p> <p>Il proponente afferma: "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP011/071".</p> <p>Come si evince dal parere della Commissione del 02/10/2003 la prescrizione riguardava in particolare la componente idrica per la quale il SIA prevedeva la tenuta in considerazione in sede di progettazione esecutiva di una serie di elementi per salvaguardare le qualità ambientali e naturali dei siti interessati ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- minimizzando l'interferenza delle opere di fondazione sul regime idraulico;</li> <li>- adottando tecniche di ingegneria naturalistica per il consolidamento di terreni di sponda o la deviazione degli stessi corsi d'acqua;</li> <li>- prevedendo la reintegrazione della vegetazione tipica dei luoghi interessati;</li> <li>- prevedendo vasche di raccolta da sversamenti accidentali opportunamente collocate e dimensionate.</li> </ul> <p>Gli interventi di mitigazione per gli attraversamenti dei corsi d'acqua e per la vegetazione contenute nel progetto definitivo permettono di preservare le qualità ambientali e naturali dei siti interessati.</p> <p><i>Riferimenti:</i>                      Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale e Cartografie: - Opere di inserimento paesaggistico ambientale A9JDP021, 31 e 41; - Tipologici interventi di mitigazione ambientale e sestì di impianto A9JDP051; - Planimetria delle barriere antirumore A9JDP061; - Particolari barriere antirumore A9JDP071.</p>	<p>Ottemperata</p>
<p>si dovrà predisporre quanto necessario per adottare,</p>	<p>Il proponente afferma "Demandato al progetto esecutivo".</p>	<p>Da ottemperare nella</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (regolamento CEE 761/2001);</p> <p>si dovrà predisporre un progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale di VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di impatto ambientale e sue integrazioni.</p>	<p>Il proponente afferma "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP081/180".</p> <p>Il Progetto definitivo contiene il progetto di monitoraggio ambientale che prevede misure in fase di ante operam, di corso opera e post operam per le componenti prescritte secondo le Linee Guida della Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente.</p> <p>In tale progetto sono descritte in relazione di settore le metodiche proposte, nonché le tempistiche e la periodicità delle misure nelle diverse fasi; sono individuati ed ubicati cartograficamente i possibili punti di monitoraggio nei quali effettuare le misure.</p> <p>Riferimenti: Relazione del Piano di monitoraggio ambientale A9JSP081 e le Cartografie che riportano l'ubicazione dei punti di monitoraggio A9JDP 91, 101, 111, 131, 141, 151, 161, 171, 180.</p>	<p>fase esecutiva</p> <p>progettuale</p> <p>Ottemperata</p>
<p><b>1. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva.</b></p> <p><b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b></p> <p><b>Atmosfera</b></p>		
<p>per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera, il proponente dovrà approfondire lo studio effettuato tramite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stima delle emissioni;</li> <li>- ricostruzione del quadro meteorologico locale a fini di utilizzo di modelli diffusivi;</li> </ul>	<p>Il proponente afferma che "Ottemperata in parte, a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (prot. CSVIA/2003/0375 del 14.07.2003):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo studio sulla stima delle emissioni è stato redatto</li> <li>- lo studio del quadro meteorologico è stato redatto</li> </ul>	<p>Da ottemperare nella fase esecutiva</p>

*[Handwritten signatures and initials]*



Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<ul style="list-style-type: none"> <li>- simulazioni, con apposito modello di diffusione/trasporto/ricaduta, degli effetti delle emissioni sulla qualità dell'aria (inclusi gli imbocchi ed i camini delle gallerie);</li> <li>- confronto con la situazione attuale e con i vigenti limiti di legge;</li> <li>- definizione delle eventuali misure mitigative da attuare;</li> </ul>	<p>- le simulazioni ed il confronto con lo stato attuale sono rinviate alla fase di completamento dell'opera in quanto l'attuale stralcio dell'opera (a due corsie) non modifica lo stato attuale degli impatti sull'atmosfera. Esso infatti costituisce tout-court la viabilità attuale nelle sue relazioni lunghe e, data la marginalità dello stralcio, non attrae più traffico di quanto già circolante nella viabilità attuale".</p> <p>In merito si fa presente che la documentazione integrativa fornita in risposta alla richiesta di integrazioni citata è stata esaminata nell'ambito dell'istruttoria di VIA del progetto preliminare. A seguito di tale esame si riteneva comunque indispensabile procedere in fase di progettazione definitiva, ad una caratterizzazione meteorologica e climatica più completa per l'effettuazione dello studio di diffusione degli inquinanti in atmosfera. Inoltre, come si evince anche dalla prescrizione n.8 del parere della Commissione del 02/10/2003 gli impatti sull'atmosfera dovevano essere approfonditi anche conseguentemente allo studio del traffico di cui alla precedente prescrizione.</p>	
<p>il progetto definitivo dovrà prevedere accorgimenti tecnici adeguati per la limitazione, ad opera ultimata, dei livelli di rumorosità e vibrazioni derivanti dal traffico autoveicolare e pesante, in corrispondenza dei centri abitati posti nei pressi del tracciato stradale. A tale proposito dovrà essere fornita ai competenti servizi delle A.S.L. interessate, una relazione tecnica dettagliata che descriva gli accorgimenti tecnici previsti e contenga la previsione di quanto gli stessi siano in grado di abbattere i livelli di rumorosità e vibrazioni;</p>	<p>Il proponente afferma "Ottemperata in parte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono state previste le barriere fonoassorbenti-fonoisolanti come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP061/071</li> <li>- non è stata inviata la relazione tecnica alla A.S.L.(demandata al progetto esecutivo).</li> </ul> <p>La documentazione relativa è presente nella documentazione della Valutazione di Impatto Ambientale".</p> <p>La prescrizione è stata recepita. La scelta della tipologia delle barriere antirumore è stata effettuata valutando, oltre l'efficacia per protezione di nuclei abitati dal rumore del traffico stradale, anche l'esigenza di armonizzare il manufatto con il contesto ambientale.</p> <p>Lo studio acustico ha permesso l'individuazione delle zone dove realizzare le barriere ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in corrispondenza dell'abitato di Madonna di Baiano;</li> <li>- in corrispondenza dell'abitato di San Giovanni di Baiano;</li> <li>- in corrispondenza dell'edificio scolastico posto in prossimità dello svincolo di</li> </ul>	<p>Ottemperata</p> <p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva per quanto riguarda l'invio alla ASL della relazione tecnica dettagliata come richiesta dalla prescrizione.</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p><i>[Handwritten signatures and initials]</i></p> <p>in fase di progettazione definitiva, si dovrà definire la scelta dei percorsi di cantiere e stimare nel</p>	<p>San Giovanni di Baiano.</p> <p>Le barriere sono di altezza pari a 3 m e sono realizzate con pannelli modulari in alluminio e montanti in profilati tipo HE.</p> <p>La barriera sarà realizzata con pannelli fonoassorbenti opachi nella parte inferiore (di altezza pari a 1,5 m) e con pannelli in materiale trasparente nella parte superiore, fino a raggiungere l'altezza richiesta, in maniera tale da alleggerire l'impatto visivo dell'intervento.</p> <p>I pannelli fonoassorbenti saranno costituiti da un elemento scatolare in alluminio verniciato contenente un materassino di lana minerale o fibre sintetica.</p> <p>I pannelli in materiale trasparente saranno in polimetacrilato (PMMA) di spessore adeguato in funzione delle resistenze meccaniche richieste e della conformazione della barriera).</p> <p>I montanti in acciaio dovranno essere opportunamente trattati contro la corrosione atmosferica.</p> <p>Le caratteristiche estetiche e compositive sulle quali si interviene, determinate dall'ambito in cui è inserita la barriera, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- colorazione delle superfici opache (pannelli)</li> <li>- colorazione delle lastre trasparenti (PMMA)</li> <li>- colorazione della struttura di sostegno (montanti) in abbinamento cromatico a quella dei pannelli.</li> </ul> <p>In sede di progettazione esecutiva verrà inviata alla ASL la relazione tecnica dettagliata come richiesta dalla prescrizione.</p> <p><i>Riferimenti:</i></p> <p>Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale A9JSP011 e Cartografie: - Planimetria delle barriere antirumore A9JDP061; - Particolari barriere antirumore A9JDP071.</p>	<p>Ottemperata</p>

*[Handwritten signatures and initials]*

<i>Testo della prescrizione</i>	<i>Commento sul grado di ottemperanza</i>	<i>Esito della verifica</i>
<p>dettaglio il traffico giornaliero di mezzi pesanti previsto su ciascuno di essi, nonché la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera del livello delle polveri aerodisperse, da sviluppare in collaborazione con l'ARPA.</p>	<p>A9JST011/031".</p> <p>Il piano di cantierizzazione del progetto definitivo individua oltre ai cantieri previsti a servizio principalmente delle gallerie e dello svincolo di Baiano di Spoleto, alle tecniche anche la viabilità di cantiere, la stima dei flussi dei mezzi d'opera lungo le varie piste di cantiere e, soprattutto, sulle viabilità pubbliche interessate, i flussi massimi giornalieri che si pensano possano transitare su ciascuna arteria ricadente in aree limitrofe a quelle di cantiere.</p> <p>Per quanto riguarda le polveri aerodisperse in corso d'opera rimane da condividere ed eventualmente da concordare con l'ARPA in sede di progettazione esecutiva, quanto previsto con il progetto di monitoraggio ambientale.</p> <p><i>Riferimenti:</i></p> <p>Cantierizzazione - relazione descrittiva A9JDT011, Relazione sulla cantierizzazione e sulla gestione delle materie A9JDT042 e Cartografie: - Localizzazione cantieri e viabilità di servizio A9JDT021; - Campi e cantieri - Planimetrie A9JDT031; Planimetria con ubicazione delle cave e delle discariche A9JDT052;</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva per quanto riguarda il confronto con l'ARPA per il piano di monitoraggio per le polveri aerodisperse in corso d'opera</p>
<p><b>I. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva.</b></p> <p><b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b></p> <p><b>Paesaggio</b></p>		
<p>si dovrà prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, etc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree sensibili) e si preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili;</p>	<p>Il proponente afferma: "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP011/051".</p> <p>Le misure di mitigazione previste e consistenti nella realizzazione di macchie boscate e di formazioni in filari, sono idonee a compensare perdite di vegetazione conseguenti alle opere previste e mitigare l'inserimento dell'opera nell'ambiente.</p> <p>L'elenco dettagliato delle specie arboree ed arbustive previste dimostra che sono tutte rigorosamente autoctone e scelte fra quelle indicate negli abachi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Perugia.</p>	<p>Ottemperata</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>Riferimenti:                      Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale A9JSP011 e Cartografie: - Opere di inserimento paesaggistico ambientale A9JDP021, 31-e-41;                      - Tipologici interventi di mitigazione ambientale e sedi di impianto A9JDP051;</p>	<p><b>1. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva</b>  <b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b>  <b>Acque superficiali e sotterranee</b></p>	
<p>dovranno essere dettagliate, a livello tecnico ed economico, le misure specifiche per evitare che la realizzazione e l'esercizio dell'infrastruttura di progetto, influisca sulla qualità delle acque, sul regime idraulico e sull'ecosistema proprio del reticolo idrografico interessato;</p>	<p>Il proponente afferma "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSE011/130 e A9JSP011/051".</p> <p>La definizione delle opere e delle sistemazioni idrauliche dell'area interessata è avvenuta in modo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assicurare il deflusso delle acque meteoriche ricadenti sulle superfici utilizzate per la sede e le pertinenze stradali;</li> <li>- dare continuità a tutta la rete naturale e di scolo superficiale evitando di concentrare i deflussi e conservando, per quanto possibile, l'originaria disposizione del reticolo minore;</li> <li>- evitare che l'opera arrechi modifiche al regime dei corsi d'acqua tali da creare un aumento del rischio idraulico nelle aree di monte o di valle;</li> <li>- difendere le opere stradali e le relative opere di sostegno dall'azione delle acque.</li> </ul> <p>In particolare le acque meteoriche ricadenti sulla superficie stradale saranno convogliate in fossi di guardia posti a margine della sede stradale che saranno poi connessi con l'attuale sistema di drenaggio minore costituito da fossi di scolo delle aree agricole.</p> <p>La mitigazione degli impatti, per i tratti che interessano la qualità delle acque superficiali mira alla raccolta, lungo l'asse stradale, delle acque dilavanti e di eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti con adeguati sistemi di raccolta.</p>	<p>Ottemperata</p>

*[Handwritten signatures and notes are present throughout the page, including a large signature at the bottom left and several smaller ones on the right side.]*

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottenibilità	Esito della verifica
<p>in relazione alle escursioni della falda sotterranea negli acquiferi alluvionali presenti lungo il tracciato, si dovranno prevedere tutte le misure precauzionali per la tutela della falda stessa;</p>	<p><i>Riferimenti:</i>                      Relazione idrogeologica A9JDE021, Relazione idraulica A9JDE031 e Cartografie:                      - Corografia dei bacini A9JDE011; - planimetria idraulica A9JDE041, 051, 061; -                      Profili sistemazione idraulica Fosso S. Antonio A9JDE071; - Opere idrauliche-                      particolari A9JDE081; - Sistemazione Torrente Marroggia A9JDE091; -                      Carpenteria vasche di prima pioggia A9JDE101; - Carpenteria tombini circolari                      A9JDE111; - Sezioni tipo drenaggio di piattaforma A9JDE120, 130.                      Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale A9JSP011 e                      Cartografie: - Opere di inserimento paesaggistico ambientale A9JDP021, 31 e 41;                      - Tipologici interventi di mitigazione ambientale e sedi di impianto A9JDP051.</p>	
<p></p>	<p>Il proponente afferma che: "Per ciò che riguarda lo stralcio non si evidenziano attività di escavazione tali da influire pesantemente sulla falda sotterranea se non limitatamente alle gallerie artificiali presenti che tuttavia si collocano in corrispondenza di rilievi collinari di modestissima altezza e con presenza di sporadiche falde sospese di modesta potenza.                      Sono inoltre state previste le vasche di prima pioggia a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (prot. CSVIA/2003/0375 del 14.07.2003) la documentazione relativa è presente nella documentazione della Valutazione di Impatto Ambientale".                      Il progetto prevede la realizzazione di vasche di prima pioggia per il trattamento delle acque di piattaforma e la realizzazione di apposite vasche di raccolta per sversamenti accidentali come misure di protezione ambientale degli ambienti idrici, superficiale e sotterraneo. Nel presente progetto essendo presenti solo gallerie di limitata dimensione, le vasche di prima pioggia assolveranno anche il compito di vasche per la raccolta degli sversamenti accidentali.                      Le vasche saranno realizzate mediante un sistema che prevede il trattamento di dissabbiatura e di disoleatura delle acque di prima pioggia opportunamente recapitate alle vasche mediante un sistema di raccolta costituito da caditoie e collettori che corrono a bordo della carreggiata e raccolgono il totale delle acque</p>	<p>Ottemperata</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottenimento	Esito della verifica
<p>in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati agli attingimenti idrici complessivi previsti durante le attività di cantiere, con indicazione di massima delle fonti di approvvigionamento individuate e dei relativi quantitativi emunti; si dovranno inoltre stimare i quantitativi complessivi delle acque drenate dalle attività di scavo delle gallerie, prevedendo in dettaglio le relative modalità di gestione; tali informazioni dovranno essere utilizzate anche al fine di una ottimale predisposizione del programma di monitoraggio in corso d'opera previsto; lo scarico di tutte le acque di cantiere dovrà in ogni caso essere effettuata nel rispetto della vigente normativa di settore. I risultati del monitoraggio <i>ante-operam</i>, da realizzarsi insieme alle indagini idrogeologiche previste per la fase di progettazione definitiva (con particolare riferimento a quelle sui tratti interessati dallo scavo delle gallerie), dovranno essere raccolti in una relazione di sintesi che permetta di definire con chiarezza la «situazione zero» per l'ambiente idrico; tale relazione, che potrà comprendere anche i dati ambientali già disponibili presso ARPA Umbria, dovrà essere utilizzata come base per la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera da sviluppare con l'ARPA;</p>	<p>ricadenti sulla superficie della piattaforma stradale.</p> <p><i>Riferimenti:</i> Relazione idraulica A9JDE031; e Cartografie: - Carpenteria vasche di prima pioggia A9JDE101; - Sezioni tipo drenaggio di piattaforma A9JDE120, 130.</p> <p>Il proponente afferma che: "Per ciò che riguarda lo stralcio non si evidenziano attività di escavazione tali da influire pesantemente sulla falda sotterranea se non limitatamente alle gallerie artificiali presenti che tuttavia si collocano in corrispondenza di rilievi collinari di modestissima altezza e con presenza di sporadiche falde sospese di modesta potenza".</p>	<p>Non pertinente allo stralcio in esame.</p> <p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva per quanto riguarda gli approvvigionamenti idrici per le attività di cantiere</p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including names like 'F. M.', 'G. R.', and 'L. S.']*

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>dovranno essere approfonditi in fase di progettazione definitiva il dimensionamento, la localizzazione nonché le procedure di gestione delle vasche di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale e raccolta degli sversamenti accidentali già previste nel progetto preliminare.</p>	<p>Il proponente afferma: "Ottemperata a seguito della richiesta di integrazioni da parte della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (prot. CSVIA/2003/0375 del 14.07.2003)</p> <p>La documentazione relativa è presente nella documentazione della Valutazione di Impatto Ambientale mentre il dimensionamento è riportato all'interno della relazione idraulica di progetto come evidente negli elaborati di progetto: A9JSE011/130".</p> <p>Il progetto prevede la realizzazione di vasche di prima pioggia per il trattamento delle acque di piattaforma e la realizzazione di apposite vasche di raccolta per sversamenti accidentali come misure di protezione ambientale degli ambienti idrici, superficiale e sotterraneo. Nel presente progetto essendo presenti solo gallerie di limitata dimensione, le vasche di prima pioggia assolveranno anche il compito di vasche per la raccolta degli sversamenti accidentali.</p> <p>Le vasche saranno realizzate mediante un sistema che prevede il trattamento di dissabbiatura e di disoleatura delle acque di prima pioggia opportunamente recapitate alle vasche mediante un sistema di raccolta costituito da caditoie e collettori che corrono a bordo della carreggiata e raccolgono il totale delle acque ricadenti sulla superficie della piattaforma stradale.</p> <p><i>Riferimenti:</i></p> <p>Relazione idrogeologica A9JDE021, Relazione idraulica A9JDE031 e Cartografie:                      - Corografia dei bacini A9JDE011; - planimetria idraulica A9JDE041, 051, 061; - Profili sistemazione idraulica Fosso S. Antonio A9JDE071; - Opere idrauliche particolari A9JDE081; - Sistemazione Torrente Marroggia A9JDE091; - Carpenteria vasche di prima pioggia A9JDE101; - Carpenteria tombini circolari A9JDE111; - Sezioni tipo drenaggio di piattaforma A9JDE120, 130.</p>	<p>Ottemperata</p>
<p><b>I. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva.</b></p> <p><b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b></p> <p><b>Suolo e sottosuolo</b></p>		

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>onde evitare dissesti e cedimenti dei terreni in corrispondenza degli attraversamenti in galleria, si dovrà prevedere, durante la fase di scavo, la verifica puntuale della stabilità dei terreni;</p>	<p>Il proponente afferma che "Le gallerie artificiali verranno scavate all'interno di micropali multistratificati che garantiscono intrinsecamente la stabilità degli scavi pertanto la prescrizione è da considerarsi ottemperata"</p>	<p>Ottemperata</p>
<p>per il territorio interessato dal progetto, si dovrà tenere conto della nuova classificazione sismica per la Regione dell'Umbria, in base all'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003;</p>	<p>Il proponente afferma "Osservazione superata dall'adozione delle NTC D.Lgs 14 gennaio 2008".</p>	<p>Superata</p>
<p>dovranno essere progettati nel dettaglio, in fase di progettazione esecutiva, gli eventuali interventi di riambientamento dei siti di cava che si prevede realizzare in corso d'opera con il materiale di scavo.</p>	<p>Il proponente afferma "Non sono previsti nuovi siti di cava". In merito si fa presente che per i siti di cava già individuati, in fase di progettazione esecutiva, devono essere presentati i progetti degli eventuali interventi di riambientamento.</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p><b>Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva.</b> <b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b> <b>Rumore e vibrazioni</b></p>		
<p>dovranno essere analizzate le ripercussioni relative alla componente rumore e vibrazioni, in conseguenza dello studio del traffico; inoltre le opere di mitigazione relative alla componente rumore, devono garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalle normative vigenti in ogni ricettore identificato nel SIA e sue successive integrazioni;</p>	<p>Il proponente afferma "Lo stralcio funzionale in oggetto va dalla fine del tratto esistente della strada delle tre Valli all'abitato di Firenzuola, esso si sviluppa prevalentemente in affiancamento alla SR418 Spoleatina ed ad essa si connette al termine del tracciato lato Acquasparta. Tale collocazione non permette allo stralcio di captare né attrarre un traffico superiore a quello che a tutt'oggi percorre l'asse viario che da Acquasparta porta a Spoleto. Per quanto sopra, la prescrizione, che è riferita al progetto completo fra Acquasparta e Spoleto non è stata ottemperata in questa fase almeno in merito all'approfondimento dello studio del traffico. Per questo motivo non è stato condotto uno studio sul rumore".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>laddove il tracciato, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, determini la necessità di contenere l'impatto acustico mediante</p>	<p>Il proponente afferma "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP011/051". In merito si fa presente che dagli elaborati progettuali presentati si evince che la</p>	<p>Ottemperata</p>

*[Handwritten signatures and notes in the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones below it.]*



Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>barriere fonoassorbenti, si dovrà prevedere l'utilizzo di barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento, al fine di mitigarne l'impatto visivo;</p>	<p>predisposizione di opere a verde che consentano di schermare opportunamente la vista della nuova infrastruttura.</p> <p><i>Riferimenti:</i>                      Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale A9JSP011 e Cartografie: - Opere di inserimento paesaggistico ambientale A9JDP021, 31 e 41; - Tipologici interventi di mitigazione ambientale e sedi di impianto A9JDP051.</p>	
<p><b>1. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva.</b>  <b>1.2 Prescrizioni di carattere ambientale</b>  <b>Archeologia</b></p>		
<p>ogni intervento di scavo dovrà essere concordato e seguito da personale tecnico scientifico di fiducia della Soprintendenza e il cui onere graverà sul committente;</p>	<p>Il proponente afferma: "Prescrizioni da recepire nella fase realizzativa dell'opera".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>
<p>la documentazione scientifica prodotta dovrà essere consegnata in originale alla Soprintendenza e copia potrà essere trattenuta dal committente ma l'utilizzo dovrà essere concordato con la Soprintendenza stessa;</p>	<p>Il proponente afferma: "Prescrizioni da recepire nella fase realizzativa dell'opera".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>
<p>i reperti archeologici eventualmente rinvenuti, di proprietà dello Stato ai sensi del <i>decreto legislativo n. 490/1999</i>, dovranno essere custoditi e consegnati al termine dei lavori e la direzione delle indagini spetta alla Soprintendenza;</p>	<p>Il proponente afferma: "Prescrizioni da recepire nella fase realizzativa dell'opera".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>
<p>dovrà essere usato ogni accorgimento e cautela per evitare che i lavori di cantiere interessino superfici esterne a quelle necessarie per la sede stradale in progetto e copia delle riprese aerofotografiche</p>	<p>Il proponente afferma: "Prescrizioni da recepire nella fase realizzativa dell'opera".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>realizzate per la redazione del progetto, possibilmente in formato digitale e georeferenziata, dovrà essere consegnata alla Soprintendenza per la conservazione agli atti.</p>		
<p>2. Prescrizioni in fase di cantiere.</p>		
<p>Atmosfera</p>		
<p>le numerose aree di cantiere costituiranno sicuramente fonti di inquinamento soprattutto per quanto riguarda polveri e rumore. Particolarmente critiche risultano essere le aree di cantiere nn. 4, 5, 9 e 10 in quanto ubicate in prossimità di edifici residenziali e/o case sparse. Nella fase di allestimento ed esercizio dei cantieri dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti necessari alla limitazione dei livelli di rumorosità, vibrazioni e polverosità dell'aria. A tal fine si dovranno inoltre prevedere, per gli eventuali impianti di betonaggio e altri impianti fissi, sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfitti da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione nonché l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi della vigente normativa di settore. Per queste aree pertanto sarà opportuno predisporre un piano di monitoraggio per polveri e rumore, da concordare con ARPA; il controllo dovrà iniziare prima dell'inizio dell'attività di cantiere e proseguire sino a quando i cantieri citati saranno stati smantellati e riambientati;</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>dovranno essere poste in essere misure opportune per la riduzione delle emissioni rumorose e della</p>	<p>Il proponente afferma "Prescrizioni da recepire nella fase realizzativa dell'opera".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the right and various initials and scribbles.]*

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>produzione di vibrazioni durante la fase di costruzione, ricorrendo a macchinari e attrezzature di tecnologia moderna nonché a schermature dei cantieri posti in prossimità di aree sensibili e degli eventuali impianti fissi destinati alla costruzione stessa, privilegiando interventi di ingegneria naturalistica;</p>		
<p>si dovrà procedere ad una depolverizzazione della rete viaria percorsa dai mezzi di cantiere (sia quella esistente, se non asfaltata, che quella da realizzare) limitatamente ai tratti prospicienti eventuali abitazioni poste in prossimità della stessa; se necessario dovranno essere posizionate anche idonee barriere antirumore;</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>
<p>ogni movimentazione e trasporto del materiale dovrà essere effettuata in maniera tale da abbattere la produzione di polveri; a tale scopo dovrà essere previsto, nei piani di cantiere, opportuno programma di umidificazione o stabilizzazione della viabilità di cantiere e dei depositi preliminari di terre, inerti o materie prime per l'attività di costruzione svolta in periodi particolarmente siccitosi e previsto l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di sistemi di copertura per percorsi di movimentazione di materiale che prevedono l'attraversamento di zone residenziali; dovrà essere realizzata la viabilità alternativa prevista per l'attraversamento delle aree urbane di Acquasparta e dell'abitato di San Martino in Frignano.</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p align="center"><b>2. Prescrizioni in fase di cantiere.</b> Acque</p>		

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>si dovranno adottare opportuni accorgimenti costruttivi di tipo idraulico per le vasche di raccolta di prima pioggia tali da assicurare il costante svuotamento almeno dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione del materiale indisciolto;</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>in riferimento agli scavi per la costruzione delle gallerie, soprattutto quella denominata Colle delle Rose, ed all'interferenza con il processo di infiltrazione delle acque verso la falda, con possibilità di inquinamento della stessa, si dovrà predisporre un approfondito piano di monitoraggio delle acque profonde che dovrà essere attivato un anno prima dell'inizio dei lavori. La scelta dei punti di campionamento e/o controllo, delle frequenze e dei parametri da monitorare dovranno essere concordati con l'ARPA e, per quanto di competenza, con la ASL n. 3 e la ASL n. 4. Si ritiene tuttavia di suggerire che, almeno per tutta la fase dei lavori, i controlli analitici abbiano cadenza mensile per il parametro «Ossidabilità» o «FOC», cioè per il parametro che meglio di altri è in grado di evidenziare un'eventuale contaminazione di tipo organico nelle acque di falda;</p>	<p>Il proponente afferma "Aspetti trattati nel piano di monitoraggio ambientale e comunque da ottemperare nella fase di esercizio".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>si prescrive di adottare, nei piani di sicurezza previsti dalla vigente normativa in materia di sicurezza e igiene sui luoghi del lavoro, una sezione specificamente rivolta alla prevenzione e alla gestione di potenziali incidenti che possano coinvolgere sia i mezzi e le attrezzature di cantiere sia gli automezzi e i veicoli esterni, con conseguente sversamento accidentale di liquidi.</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]*

<i>Testo della prescrizione</i>	<i>Commento sul grado di ottemperanza</i>	<i>Esito della verifica</i>
<p>pericolosi, quali ad esempio segnaletica di sicurezza, procedure operative di stoccaggio e movimentazione delle sostanze pericolose, procedure operative di conduzione automezzi, piano di emergenza per la gestione di episodi di inquinamento delle matrici ambientali con relativa previsione di risorse e dotazioni allocate allo scopo; si prescrive che tale sezione dei piani di sicurezza sia sviluppata con il coinvolgimento dell'ARPA Umbria;</p>		
<p>si dovranno evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi depositi di carburanti, lubrificanti sia nuovi che usati o altre sostanze potenzialmente inquinanti che non vengano stoccati in luoghi appositamente predisposti e attrezzati con platee impermeabilizzate, sistemi di contenimento, pozzetti di raccolta, tettoie, etc;</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva nel dettaglio ma valutata nei layout di cantiere dove è presente sia la dislocazione di suddetti depositi sia le eventuali opere di trattamento delle acque".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>si dovranno evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi le operazioni di manutenzione e lavaggio delle attrezzature e macchinari, salvo che tali operazioni vengano svolte in apposite platee impermeabilizzate attrezzate come al punto precedente; le platee impermeabilizzate a tali scopi realizzate dovranno essere smantellate a lavori ultimati e dovrà essere ripristinato lo stato presente prima dell'inizio degli stessi;</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>si dovranno individuare, per i cantieri operativi posti in prossimità del torrente Marroggia nonché per le attività di costruzione dei vari attraversamenti dei corsi d'acqua, opportuni accorgimenti volti ad evitare significativi rilasci in alveo di solidi sedimentabili e materiali grossolani o fuoriuscite di acqua mista a cemento, additivi e</p>	<p>Il proponente afferma: "Demandata alla progettazione esecutiva".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>

24  
Strada Tre Valli Umbre, tratto Spoleto - Acquasparta, 1. siraclcio, Firenzuolo - Baiano a due corsie

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>sostanze per il disarmo delle casseforme durante le fasi di getto in alveo; la costruzione dei viadotti dovrà in particolare essere gestita attraverso la predisposizione, in fase di progettazione esecutiva, di uno specifico piano di cantierizzazione, volto a minimizzare l'impatto sull'ecosistema fluviale.</p>		
<p>3. Prescrizioni in fase di esercizio.</p>		
<p>Atmosfera</p>		
<p>si prescrive un monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione realizzate per la Scuola di S. Giovanni di Baiano e la Comunità di recupero in loc. Madonna di Baiano ritenuti, tra i ricettori sensibili individuati, quelli che richiedono maggiore attenzione. Per la Comunità di recupero si ritiene che tali opere dovranno garantire, per il periodo notturno, il rispetto della soglia di 35 dB all'interno degli edifici;</p>	<p>Il proponente afferma: "Aspetti trattati nel piano di monitoraggio ambientale e comunque da ottemperare nella fase di esercizio". Infatti, il piano di monitoraggio ambientale prevede di verificare nella fase post operam l'efficacia delle mitigazioni realizzate anche al fine di un eventuale intensificazione delle stesse in prossimità dei ricettori.  Riferimenti: Relazione del Piano di monitoraggio ambientale A9JSP081 e le Cartografie che riportano l'ubicazione dei punti di monitoraggio A9JDP 161.</p>	<p>Da ottemperare nella fase di esercizio</p>
<p>si prescrive la predisposizione di un programma di monitoraggio del rumore ambientale durante il primo periodo di messa in esercizio della infrastruttura, volto alla verifica delle ipotesi di impatto acustico dell'opera descritte nel SIA da sviluppare in collaborazione con l'ARPA. Si prescrive infine che tale programma di monitoraggio preveda anche la verifica dei livelli di vibrazione indotto dal traffico sui ricettori più sensibili a questo tipo di disturbo, posti in prossimità della infrastruttura, con particolare riferimento alla verifica dell'efficacia dell'intervento di mitigazione previsto nel SIA;</p>	<p>Il proponente afferma: "Aspetti trattati nel piano di monitoraggio ambientale e comunque da ottemperare nella fase di esercizio". Infatti, il piano di monitoraggio ambientale prevede di verificare nella fase post operam l'efficacia delle mitigazioni realizzate anche al fine di un eventuale intensificazione delle stesse in prossimità dei ricettori. Inoltre prevede nella fase post operam, nei sei mesi successivi all'entrata in esercizio dell'infrastruttura, una campagna di monitoraggio ogni tre mesi.  Riferimenti: Relazione del Piano di monitoraggio ambientale A9JSP081 e le Cartografie che riportano l'ubicazione dei punti di monitoraggio A9JDP 161.</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>

Pag. 37 a 44

Testo della prescrizione	Comitamento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p align="center"><b>3. Prescrizioni in fase di esercizio.</b> <b>Suolo e sottosuolo</b></p>		
<p>per gli aspetti relativi alla prevenzione di fenomeni di inquinamento accidentale di suolo e sottosuolo vale quanto indicato per l'ambiente idrico;</p>	<p>Il proponente afferma: "Aspetti trattati nel piano di monitoraggio ambientale e comunque da ottemperare nella fase di esercizio".</p>	<p>Da ottemperare nella fase progettuale esecutiva</p>
<p>nel corso dell'esecuzione delle opere e degli scavi all'aperto si raccomanda di segnalare tempestivamente all'ARPA l'eventuale rinvenimento di rifiuti, scorie o più in generale di materiale di riporto di incerta origine nonché di eventuali reti tecnologiche dismesse di origine industriale (condotte, sistemi di scarico, serbatoi interrati, etc);</p>	<p>Il proponente afferma: "Da ottemperare nella fase di realizzazione dell'opera".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>
<p>i rifiuti prodotti durante la fase di costruzione e rimozione dei cantieri dovranno essere gestiti nel rispetto delle norme vigenti, con particolare attenzione agli oli usati e alle sostanze pericolose, e ai fanghi dei sistemi di depurazione delle acque di cantiere, individuando i rifiuti pericolosi e non pericolosi attraverso gli opportuni codici CER; si raccomanda inoltre, per eventuali depositi preliminari di rifiuti presso le aree di cantiere, l'adozione delle misure tecniche previste dalla vigente normativa di settore; il previsto utilizzo della discarica di Acquasparta presso il cantiere operativo n. 1 dovrà essere subordinato all'acquisizione dell'autorizzazione di legge;</p>	<p>Il proponente afferma "Da ottemperare nella fase di realizzazione dell'opera. Acquisire l'autorizzazione per l'utilizzo della discarica di Acquasparta".</p>	<p>Da recepire in fase realizzativa</p>
<p>le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo</p>	<p>Il proponente afferma "Da ottemperare nella fase di realizzazione dell'opera". In merito si fa presente che per quanto riguarda la caratterizzazione dei terreni e rocce da scavo ai sensi della Legge n.443/2001, premesso che le tecnologie</p>	<p>Da ottemperare prima della fase progettuale esecutiva</p>

Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>quanto previsto dall'art. 1, commi 17, 18 e 19 della legge 21 dicembre 2001, n. 443.</p>	<p>previste per la realizzazione delle gallerie sono di tipo meccanico e non si prevede l'uso di additivi potenzialmente inquinanti per il materiale di smarino, si sottolinea che dovranno essere effettuate comunque campionature ed analisi per verificare per la realizzazione il rispetto dei limiti di legge al fine di consentire il riuso sia in situ per la realizzazione dei rilevati e dei riempimenti sia per l'utilizzo ai fini di riambientalizzazione di cave esistenti.</p> <p><i>Riferimenti:</i>                      Cantierizzazione - relazione descrittiva A9JDT011, Relazione sulla cantierizzazione e sulla gestione delle materie A9JDT042 e Cartografie: - Localizzazione cantieri e viabilità di servizio A9JDT021, - Campi e cantieri - Planimetrie A9JDT031; Planimetria con ubicazione delle cave e delle discariche A9JDT052;</p>	
<p>avvalersi del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'opera che all'ampliamento delle conoscenze scientifiche ed alla creazione di nuove professionalità nel settore;</p>	<p style="text-align: center;"><b>RACCOMANDAZIONI</b></p> <p>Il proponente afferma: "Ottemperata".</p>	<p>Eseguita</p>
<p>assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura possegga o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CEE 761/2001 (EMAS);</p>	<p>Il proponente afferma "Da ottemperare nella fase di esercizio dell'opera".</p>	<p>Da eseguire in fase di esercizio</p>
<p>scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione dell'impatto ambientale coordinando la</p>	<p>Il proponente afferma: "Ottemperata come evidente negli elaborati di progetto: A9JSP011/051".</p>	<p>Eseguita</p>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*



Testo della prescrizione	Commento sul grado di ottemperanza	Esito della verifica
<p>tutela della componente ambientale, cui essa è prioritariamente destinata, con la tutela delle altre componenti ambientali;</p> <p>considerare l'aspetto visivo a breve e lunga distanza dell'opera al fine di attenuare al massimo la visibilità, eventualmente riducendo l'altezza dei viadotti e, in ogni caso, dovranno essere intensificate al massimo le mitigazioni e le compensazioni le quali dovranno essere eseguite con essenze autoctone e tipiche del paesaggio.</p>	<p>Il proponente afferma: "Ottemperata".</p> <p>Per quanto riguarda lo stralcio le misure di mitigazione previste e consistenti nella realizzazione di macchie boscate e di formazioni in filari, sono idonee a compensare perdite di vegetazione conseguenti alle opere previste e mitigare l'inserimento dell'opera nell'ambiente.</p> <p>L'elenco dettagliato delle specie arboree ed arbustive previste dimostra che sono tutte rigorosamente autoctone e scelte fra quelle indicate negli abachi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Perugia.</p> <p><i>Riferimenti:</i></p> <p>Relazione descrittiva Interventi di mitigazione ambientale A9JSP011 e Cartografie: - Opere di inserimento paesaggistico ambientale A9JDP021, 31 e 41; - Tipologici interventi di mitigazione ambientale e sestri di impianto A9JDP051;</p>	<p>Eseguita</p>

- Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)
- Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)
- Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)
- Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)
- Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)
- Prof. Saverio Altieri
- Prof. Vittorio Amadio
- Dott. Renzo Baldoni
- Dott. Gualtiero Bellomo
- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Stefano Bonino
- Dott. Andrea Borgia
- Ing. Silvio Bosetti
- Ing. Stefano Calzolari
- Ing. Antonio Castelgrande
- Arch. Giuseppe Chiriatti

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

ASSENTE

ASSENTE

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

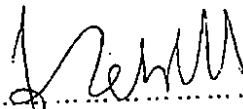
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

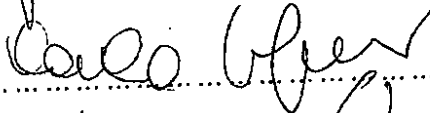
*[Vertical handwritten notes and marks on the right margin]*

*[Large handwritten signature and notes at the bottom of the page]*

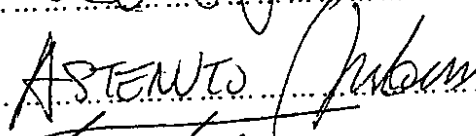
Arch. Laura Cobello



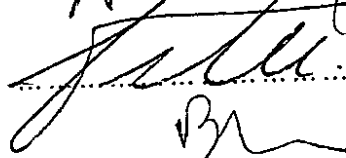
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

~~ASSENTE~~ 

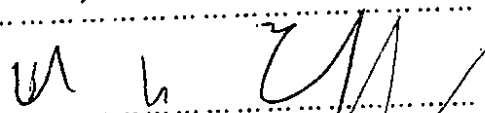
Dott. Federico Crescenzi



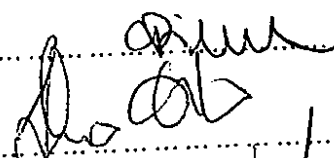
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



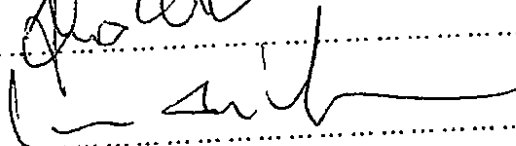
Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro



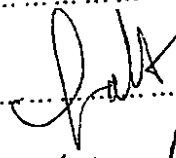
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo

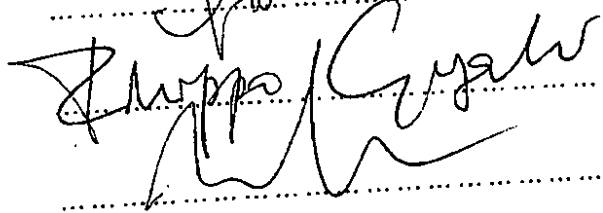
ASSENTE

Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

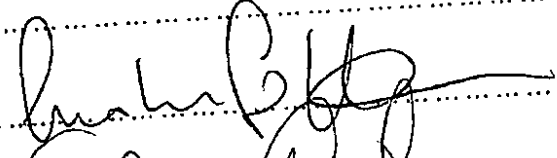
Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini



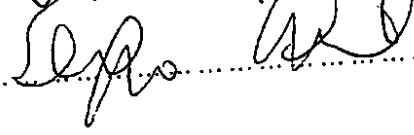
Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

*Salvatore Lo Nardo*

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

*Michele Mauceri*

Ing. Arturo Luca Montanelli

*Arturo Luca Montanelli*

Ing. Francesco Montemagno

*Francesco Montemagno*

Ing. Santi Muscarà

*Santi Muscarà*

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*Eleni Papaleludi Melis*

Ing. Mauro Patti

*Mauro Patti*

Avv. Luigi Pelaggi

*Luigi Pelaggi*

Cons. Roberto Proietti

*Roberto Proietti*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*Vincenzo Ruggiero*

Dott. Vincenzo Sacco

*Vincenzo Sacco*

Avv. Xavier Santiapichi

*Xavier Santiapichi*

Dott. Paolo Saraceno

*Paolo Saraceno*

Dott. Franco Secchieri

*Franco Secchieri*

Arch. Francesca Soro

*Francesca Soro*

*4*

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco C. Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani (STRENUO)



# COMANDO TRASPORTI E MATERIALI

## Reparto trasporti

Ufficio movimenti e trasporti  
Viale Castro Pretorio, 123 – 00185 Roma

Prot. n. M\_D E24363/ 0095742  
Cod.id.: S\_CIRCON/Ind. cl. 10.6.6/164  
All.: 1; ann.: 1.

Roma, **25 NOV. 2014**  
PDC Magg. Nicola D'ASCENZI  
Tel. (06-50233533)  
nicola.dascenzi@esercito.difesa.it

**OGGETTO:** strada Tre Valli Umbre – tratto Spoleto – Acquasparta. 1° stralcio: Firenzuola - Baiano a due corsie. Progetto definitivo.

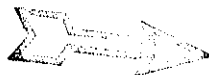
A **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Struttura tecnica di missione  
Via Nomentana, 2

00161 ROMA

e, per conoscenza:

**COMANDO MILITARE ESERCITO UMBRIA**  
SM – Ufficio personale, logistico e servizi militari  
Piazza Lupatelli, 1

06123 PERUGIA



**Società ANAS S.p.A.**  
Via Monzambano, 10

00185 ROMA

~~~~~  
Rif:

- a. f.n. CDG-012542-P del 28 settembre 2012 di ANAS S.p.A.;
  - b. f.n. MDE24474/0005432/UPL/10.12.2/217 del 13 novembre 2014 di CME "UMBRIA".
- Seguito f.n.MDE24363/26111/SCIRCON/10.6.6/164 del 18 marzo 2013.
- ~~~~~

1. In esito alla realizzazione dell'opera in oggetto, si inviano:
  - in allegato, copia del parere formale del Ministero della difesa redatto da questo Ufficio;
  - in annesso, copia della delega con la quale il Capo ufficio movimenti e trasporti è stato designato quale rappresentante dal Ministero della difesa in seno alle Conferenze di Servizi per la valutazione e l'approvazione di progetti di viabilità stradale e ferroviaria.
2. Si chiede di voler restituire, a mezzo posta, una copia del documento debitamente vistata a titolo di conferma della ricezione e conseguente acquisizione agli atti.

IL MEMBRO EFFETTIVO  
RAPPRESENTANTE DEL MINISTERO DELLA DIFESA  
CAPO UFFICIO MOVIMENTI E TRASPORTI  
(Col. tramat. s. SM Francesco MATARRESE)

ANAS S.p.A



Prot. CDG-0156813-A del 01/12/2014



del 25 NOV. 2014

## PARERE FORMALE

### IL MINISTERO DELLA DIFESA

Rappresentato dal Col. tramat. s. SM Francesco MATARRESE, giusta delega prot. n. M\_D GGAAB 0033482 del 14 agosto 2012 del Ministero della difesa – Ufficio legislativo.

Premesso che:

- le opere relative alla “strada Tre Valli Umbre – tratto Spoleto – Acquasparta. 1° stralcio: Firenzuola - Baiano a due corsie” rientrano nella Delibera del CIPE n. 121 del 21.12.2001 che ha approvato, ai sensi dell’art. 1 della Legge 443/2001, il 1° Programma per le opere strategiche;
- con la lettera n. CDG-0129542-P del 28 settembre 2013, la società ANAS ha provveduto alla trasmissione degli elaborati progettuali;

Considerato che:

il Comando militare Esercito “Umbria”, con la lettera n. M\_D-E24474/0005613/UPL/10.12.2/223 del 24 novembre 2014, ha espresso il proprio nulla contro a livello interforze;

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE

alla realizzazione del progetto infrastrutturale, a condizione che:

- a. siano rispettate, in accordo con l’Ispettorato delle infrastrutture dell’Esercito – Sezione staccata autonoma di Pescara e con lo Stabilimento militare munizionamento terrestre, le clausole di salvaguardia di seguito riportate:
  - l’ANAS si impegna al rispetto dei vincoli espressi dallo Stabilimento militare del munizionamento terrestre con la lettera n. 90/1058 del 27 febbraio 2013, in merito all’accesso allo stabilimento, al funzionamento del binario di raccordo e alla sistemazione del tratto iniziale della strada di accesso all’opera;
  - l’ANAS effettuerà, a proprie spese, il frazionamento delle aree effettivamente occupate dalla base dei piloni, non appena effettuata la posa delle relative fondazioni;
  - l’ANAS solleva da ogni responsabilità l’Amministrazione difesa da ogni responsabilità per eventuali danni a persone, animali o cose, in conseguenza dell’uso delle aree demaniali che si dovranno utilizzare per la realizzazione dei piloni (aree di cantiere);
  - l’ANAS dovrà risarcire il Ministero della difesa per eventuali danni arrecati alla proprietà demaniale;
  - al termine dei lavori l’ANAS libererà le aree demaniali di cantiere utilizzate, riportandole allo stato preesistente;
  - per l’utilizzo temporaneo l’ANAS dovrà provvedere al pagamento dei canoni demaniali eventualmente richiesti dall’Agenzia del demanio – Sede di Perugia;
  - la consegna definitiva delle aree effettivamente occupate avverrà per il tramite dell’Agenzia del demanio, al termine della procedura di sclassifica.



b. nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera siano rispettati i seguenti vincoli e prescrizioni:

- venga effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni esplosivi residuati bellici, nel rispetto dell'art 22 del decreto legislativo n. 66 del 15 marzo 2010 - modificato dal decreto legislativo n. 20 del 24 febbraio 2012, ovvero secondo le prescrizioni che saranno emanate, previa richiesta, dal competente Reparto infrastrutture. Una copia del Verbale di constatazione, rilasciato dal predetto Reparto dovrà essere inviato anche al Comando militare Esercito competente per territorio;
- siano rispettate le disposizioni contenute nella circolare dello Stato maggiore della difesa n. 146/394/4422 del 9 agosto 2000, "Opere costituenti ostacolo alla navigazione aerea, segnaletica e rappresentazione cartografica", la quale, ai fini della sicurezza di voli a bassa quota, impone obblighi già con riferimento ad opere: di tipo verticale con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri (60 metri nei centri abitati); di tipo lineare con altezza dal piano di campagna uguale o superiore a 15 metri; di tipo lineare costituite da elettrodotti a partire da 60KV;
- sia osservato quanto disposto dal Decreto ministeriale LL.PP. del 4 maggio 1990, per eventuali sottopassi di altezza libera inferiore a 5 metri;
- sia osservato il Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" con specifico riferimento ai beni culturali di peculiare interesse militare.

Tenuto conto, infine, che il presente parere è vincolante, ove nelle successive fasi di progettazione ed esecuzione vengano apportate varianti che possano interferire con i beni di questa Amministrazione difesa, il proponente dovrà sottoporre le varianti progettuali individuate allo scrivente ed al Comando militare Esercito competente per territorio, per tutti gli incumbenti di legge.

Il presente parere ha una validità di cinque anni dalla data di emissione, entro i quali devono essere avviati i lavori. Superato il predetto termine, il proponente dovrà interessare questa Amministrazione difesa, per l'eventuale emissione di una proroga di validità.

Il presente documento è redatto ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 334 del Decreto legislativo 15 maggio 2010, n. 66, della Legge 24 novembre 2000, n. 340 e del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383.

Roma, 25 NOV. 2014



IL MEMBRO EFFETTIVO  
RAPPRESENTANTE DEL MINISTERO DELLA DIFESA  
CAPO UFFICIO MOVIMENTI E TRASPORTI  
(Col. tramat. S.SM Francesco MATARRESE)



COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO

PROTOCOLLO N. 72603

DATA 16-8-12

# MINISTERO DELLA DIFESA

UFFICIO LEGISLATIVO

OGGETTO: Conferenze di servizi indette per la valutazione e l'approvazione di progetti di viabilità stradale e ferroviaria. Rappresentanti della Difesa.

**AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

**ALLA SOCIETA' RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.**

**ROMA**

~~~~~  
Seguito fg. n. 8/15849 del 6 aprile 2009.  
~~~~~

Quale rappresentante della Difesa, membro effettivo, in seno alle Conferenze di servizi per la valutazione e l'approvazione di progetti di viabilità stradale e ferroviaria indette dalle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per quelle di competenza della Società Rete Ferroviaria Italiana per i programmi di soppressione dei passaggi a livello presenti sul territorio nazionale, è stato designato il colonnello E.I. Francesco MATARRESE, in sostituzione del brigadiere generale E.I. Salvatore LORIA.

L'ufficiale designato è, altresì, delegato a redigere, per l'Amministrazione e i suoi Organi periferici, i conseguenti atti di assenso in seno alle Conferenze dei servizi in parola.

L'interessato presta servizio quale Capo dell'Ufficio movimenti e trasporti del Comando logistico dell'Esercito in Roma.

**IL CAPO DELL'UFFICIO**  
**(Gen. B. CC Paolo ROMANO)**

**ALLO STATO MAGGIORE DELLA DIFESA**

**I Reparto Personale – Ufficio Impiego Personale**

(Rif. fg. n. M\_D SSMD 0087479 del 2 agosto 2012)

**AL COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO**

**SM - Ufficio Movimenti e Trasporti**

(Rif. fg. n. M\_D E24363/0056212 del 22 giugno 2012)

**ROMA**

..... per conoscenza.

**IL CAPO DELL'UFFICIO**  
**(Gen. B. CC Paolo ROMANO)**

CICOLANI  
GIAN PIERO

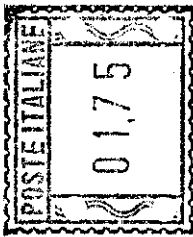
Digitally signed by  
CICOLANI GIAN PIERO  
Date: 2012.08.14  
11:28:57 +02'00'

M\_D GGAB 0033482 14-08-2012

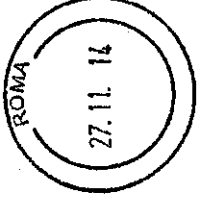


PROG. B. MDE 24563/0095742/S\_CIRCON/10.68/16

MINISTERO  
DIFESA  
RAMDIFE  
00100 ROMA



L15400/0  
P.115012



COMANDO TRASPORTI E MATERIALI  
REPARTO TRASPORTI - UFFICIO MOVIMENTI E TRASPORTI  
VIALE CASTRO PRETORIO 123 - 00185 ROMA

Societa ANAS S.p.A.  
Via Monzambano, 10

00185 ROMA

**COMANDO TRASPORTI E MATERIALI**  
**REPARTO TRASPORTI - UFFICIO MOVIMENTI E TRASPORTI**  
**VIALE CASTRO PRETORIO 123 - 00185 ROMA**

DPRL/CP/PIC

**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio  
dell'Umbria**

AREA II - Patrimonio Archeologico

c.a. Soprintendente Dott.ssa Rosaria Mencarelli

c.a. Funzionario Dott.ssa Elena Roscini

[mbac-sabap-umb@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-umb@mailcert.beniculturali.it)

e p. c.

**ANAS SpA – Struttura Territoriale Umbria**

c.a. Ing. Alessandro Micheli

SEDE

**Oggetto: SS 685 DELLE TRE VALLI UMBRE**

**Tratto Spoleto-Acquasparta; 1° stralcio Madonna di Baiano-Firenzuola  
Progetto Definitivo.**

***Istanza di "Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" ai sensi dell'art. 25 del  
D.Lgs. 50/2016.***

La scrivente Anas S.p.A. con sede legale in Via Monzambano, 10 – 00185 Roma (PEC [anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)), richiede l'avvio della "Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 50/2016 per il progetto in argomento.

Premesso che:

- L'intervento ricade nei comuni di Acquasparta e Spoleto (PG) nelle frazioni di Firenzuola, Crocemaroggia e Baiano di Spoleto;
- L'intervento oggetto della progettazione definitiva in corso riguarda la realizzazione del tratto Spoleto-Acquasparta, 1° stralcio Madonna di Baiano-Firenzuola, dallo svincolo di Firenzuola-Acquasparta (Km 0+00) allo svincolo di Baiano-Spoleto (Km 4+370);
- Il Progetto Definitivo aggiornato riprende lo schema già previsto ma, supportato e indirizzato da nuove e più specifiche indagini e valutazioni, nonché da un approfondimento tecnico dello Studio di Traffico, presenta una configurazione ottimizzata rispetto a quanto presentato in fase preliminare, realizzando una Tipo C1 a due corsie, piuttosto che una Tipo B, a quattro corsie, interessando dunque un minor consumo di suolo.

Considerato che:

- Nell'ambito della progettazione preliminare, a seguito di studio da fonti bibliografiche e d'archivio, l'intera opera è stata oggetto di uno studio archeologico, ai sensi dell'art. 95 del d.lgs. 163/2006 ss.mm.ii., redatto nel 2013 dalla dott.ssa archeologa S. Guiducci;
- Nel corso dell'attuale fase progettuale è stato elaborato dal Coordinamento Progettazione DG Anas un aggiornamento ed un'integrazione dello Studio Archeologico, con la disamina

delle fonti bibliografiche e d'archivio successive al 2013, nonché ricognizioni autoptiche e fotointerpretazione effettuate nel 2020, ai fini della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 per verificarne la compatibilità archeologica nell'ambito del progetto definitivo;

Tutto ciò premesso e considerato, ai fini dell'espressione del parere di competenza ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, si trasmette una copia digitale della documentazione di riferimento e di uno stralcio del Progetto Definitivo in argomento di cui all'elenco elaborati in allegato.

La suddetta documentazione è disponibile presso il seguente link:

[https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f/g/personal/a\\_carrera\\_stradeanas\\_it/Eg0m3Te\\_bndPhEv\\_a-gQwHgBIPINxs0Vy8D6Xsw4uBKc8Q?e=kbuvs](https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f/g/personal/a_carrera_stradeanas_it/Eg0m3Te_bndPhEv_a-gQwHgBIPINxs0Vy8D6Xsw4uBKc8Q?e=kbuvs)

Si comunica che il Responsabile del Procedimento è Ing. Alessandro Micheli in servizio presso la Struttura Territoriale Umbria.

In attesa di un Vs. gentile riscontro, si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

Il Responsabile  
Coordinamento Progettazione  
Ing. Antonio SCALAMANDRÈ

Allegati:

*T00SG00GENEE01\_A Elenco elaborati*

Riferimenti per contatti:

Dott.ssa Pina Maria DERUDAS  
Archeologa

ANAS SpA - Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori-Coordinamento Progettazione  
Via Luigi Pianciani, 16 - 00185 Roma – Mob. 338 3387502 Mail [p.derudas@stradeanas.it](mailto:p.derudas@stradeanas.it)

Arch. Paesaggista Marco COLAZZA  
Responsabile di Progetto

ANAS SpA - Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori - Coordinamento Progettazione  
Via Luigi Pianciani, 16 - 00185 Roma - Tel. 06 44466266 Mail [m.colazza@stradeanas.it](mailto:m.colazza@stradeanas.it)



Ministero

per i beni e le attività culturali  
e per il turismo

DIREZIONE GENERALE  
ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
DELL'UMBRIA

Perugia, data protocollo

A

ANAS S.p.a.

Gruppo FS italiane  
Via Monzambano 10, 00185 - Roma  
[anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)

Risposta al foglio del 22.10.20, prot. n. 542205

Classifica: 34.64.07

Referimento N. prot. 16584 del 22.10.2020

Lettera inviata solo tramite E-MAIL. Sostituisce l'originale ai sensi dell'art. 43 c. 6 DPR 445/2000 e art. 47 c. 1 e 2 del DLgs. 82/05.

**Oggetto: Spoleto (PG), Acquasparta (TR). SS 685 "delle Tre Valli Umbre", tratto Spoleto-Acquasparta, 1° stralcio Madonna di Baiano-Firenzuola; Progetto definitivo.**

**D.Lgs. 50/2016, art. 25, c. 1 - Verifica preventiva dell'interesse archeologico.**

Visto l'art. 28, c. 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;

Visto l'art. 25 del D.Lgs. 50/2016;

Vista la Circolare DG Archeologia n. 1/2016 del 20.01.2016;

Premesso che, con nota pervenuta in data 22.10.2020 e acquisita in pari data agli atti di questo Ufficio al prot. n. 16584, la Società Anas S.p.a. ha trasmesso gli elaborati progettuali delle opere in oggetto e la documentazione prevista dall'art. 25, c. 1 del D.Lgs. 50/2016, richiedendo l'avvio della Verifica preventiva dell'interesse archeologico per il progetto in questione;

Esaminata la documentazione trasmessa, consistente negli elaborati tecnici relativi alla progettazione definitiva in corso (Relazione generale, Relazione geologica, planimetrie e sezioni di progetto) e nello studio archeologico, comprendente Relazione archeologica, Carta delle presenze archeologiche con relative schede, Carte della visibilità, schede di Unità di ricognizione, Carte del potenziale archeologico e Carte del rischio archeologico relativo;

Preso atto che i lavori consistono nella realizzazione del tratto della SS 685 "delle Tre Valli Umbre" compreso tra Baiano di Spoleto e Firenzuola, di 4+436 km, dalla progressiva km 6+820 alla progressiva km 11+256, in prosecuzione del tratto già realizzato fra Baiano e S. Sabino, con modifiche al precedente progetto e conseguente realizzazione di una strada Tipo C1 a due corsie anziché Tipo B, che si distacca dalla SR 418 a valle di Firenzuola e comprendente tratti in trincea, tratti in rilevato, due gallerie artificiali (galleria Romanella e galleria Colle del Vento, rispettivamente di 173 e 252,20 m), un viadotto di attraversamento del torrente Marroggia ed un secondo viadotto detto del Molino vecchio che termina quasi al nuovo svincolo di S. Giovanni di Baiano, da dove il tracciato prosegue sulla sede stradale esistente;

Preso atto, inoltre, che lo studio archeologico allegato aggiorna ed integra il precedente, redatto nel 2013 nell'ambito della progettazione preliminare, in particolare attraverso nuove ricognizioni di superficie e fotointerpretazioni;

Considerato che le opere in progetto interessano un comprensorio territoriale, esteso dal versante orientale dei Monti Martani alla valle del torrente Marroggia tra Firenzuola di Acquasparta e Baiano di Spoleto, che si caratterizza per la presenza di evidenze archeologiche diffuse, note in bibliografia e agli atti dell'Ufficio, relative, in particolare, al popolamento sviluppatosi in epoca romana in relazione alla razionalizzazione di antichi tracciati viari, in primis la via Romana o delle Pecore, di collegamento tra i due rami della via Flaminia, e al connesso impianto centuriale; a tale presenza insediativa a carattere rurale, che conosce una continuità nei secoli successivi, vanno associate le aree di fittili individuate in ricognizione (vd. in particolare i siti R1 ed R3 nelle Schede di ricognizione);

Considerato, inoltre, che in alcuni tratti (C. Pino Palombaro, C. Falchi) il tracciato in progetto si affianca o sovrappone alla SR 418, che verosimilmente ricalca l'antica via delle Pecore, e attraversa l'area di un agglomerato sorto lungo la via (vicus di Madonna di Baiano); va inoltre valutato che percorre zone inedificate, perlopiù terreni agricoli a margine di aree residenziali e produttive, il cui esame autoptico è stato fortemente condizionato dalla scarsa visibilità incontrata in sede di ricognizione (vd. Carte della visibilità).

Considerato che, per tutto quanto sopra esposto, sussiste il rischio di intercettare depositi archeologici ed evidenze in posizione residuale nel corso di scavi, sbancamenti e movimento terra;

Dato atto che il parere di competenza archeologica si intende indipendente e non sostitutivo del parere di competenza paesaggistica;



Ministero  
per i beni e le  
attività culturali  
e per il turismo

Piazzetta della Sinagoga 2, già via Ulisse Rocchi, 71 – 06123 – PERUGIA - TEL. 075574111 - FAX 0755728221

Sito web: [www.sabap-umbria.beniculturali.it](http://www.sabap-umbria.beniculturali.it) - PEO: [sabap-umb@beniculturali.it](mailto:sabap-umb@beniculturali.it)

PEC: [mbac-sabap-umb@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-umb@mailcert.beniculturali.it)



Tutto ciò premesso e considerato, si rappresenta quanto segue.

In base a quanto emerge dalla Carta del Rischio archeologico relativo e dalla Relazione archeologica allegate al progetto, ai sensi dell'art. 25, c.

3 del D.Lgs. 50/2016, si prescrive l'effettuazione di saggi archeologici preventivi lungo il tracciato dell'opera nei seguenti tratti, da ovest ad est:

- nel punto in cui il nuovo tracciato si diparte dalla SR 418 a valle di Firenzuola (svincolo Firenzuola);

- lungo i tratti a lato della galleria Colle Vento (fra C. Pino Palombaro e C. Colle Vento), contermini alle aree di fitti R1-R2 individuate in ricognizione;

- nel punto di attraversamento della SR 418 presso C. Falchi e in corrispondenza del sottopassaggio;

- nell'area individuata a rischio alto presso Madonna di Baiano, prima del tratto in viadotto;

- nell'area individuata a rischio alto contermini all'estesa area di fittili R3, presso S. Giovanni di Baiano.

Una proposta di ubicazione e dimensionamento dei sondaggi, corredata da posizionamento su pianta in idonea scala, dovrà essere sottoposta all'approvazione di questo Ufficio. A tal riguardo, si specifica che i saggi, in numero adeguato all'estensione lineare dei tratti suddetti, dovranno essere posizionati nei punti in cui sono necessari gli scavi di maggiore impatto ed avere dimensioni commisurate a quelle delle trincee di scavo.

Il parere definitivo di questa Soprintendenza sulla compatibilità dell'intervento con la tutela archeologica sarà espresso agli esiti dei sondaggi esplorativi, che confluiranno nella progettazione esecutiva.

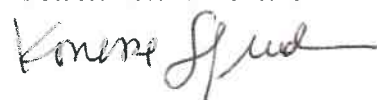
Inoltre, in considerazione dell'interesse storico-archeologico sopra evidenziato e allo stesso tempo della configurazione dell'infrastruttura quale opera lineare, si anticipa che si rende necessaria l'assistenza in corso d'opera di un archeologo professionista, operante a spese della Committenza e sotto la direzione della scrivente Soprintendenza, per tutte le operazioni di scavo, movimento terra e per gli sbancamenti più superficiali (fino all'affioramento dei livelli geologici), eccetto i movimenti di terreno di minima entità (scotico superficiale), compresi gli scavi necessari al getto delle fondazioni dei viadotti e delle barriere antirumore. Saranno da sottoporre a sorveglianza archeologica anche tutte le restanti lavorazioni di scavo connesse alla realizzazione dell'infrastruttura, a partire da quelle relative all'impianto dei cantieri e alla relativa viabilità, fino alle opere per lo smaltimento delle acque (pozzetti e tubazioni).

Si evidenzia che, ai sensi della L. 241/1990 e s.m.i., il responsabile del procedimento è la dott.ssa Elena Roscini (elena.roscini@beniculturali.it; 3351800440), alla quale gli aventi diritto, ai sensi degli artt. 7 e 9 della citata legge, possono riferirsi per eventuali chiarimenti.

pa/

Il Soprintendente ad interim

Dott.ssa Rosaria Mencarelli



ER

3.11.20



Ministero  
per i beni e le  
attività culturali  
e per il turismo

Piazzetta della Sinagoga 2, già via Ulisse Rocchi, 71 – 06123 – PERUGIA - TEL. 07557411 - FAX 0755728221

Sito web: [www.sabap-umbria.beniculturali.it](http://www.sabap-umbria.beniculturali.it) - PEO: [sabap-umb@beniculturali.it](mailto:sabap-umb@beniculturali.it)

PEC: [mbac-sabap-umb@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-umb@mailcert.beniculturali.it)



**Regione Umbria**  
Giunta Regionale

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Segreteria Tecnica del  
Ministro  
segtecnica.ministro@mit.gov.it  
c.a. Ministro Enrico Giovannini

Documento elettronico sottoscritto  
mediante firma digitale e conservato  
nel sistema di protocollo informatico  
della Regione Umbria

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione generale  
strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture  
stradali  
dg.strade@pec.mit.gov.it

**e p.c** ANAS Spa Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori  
Coordinamento Progettazione  
anas@postacert.stradeanas.it

Anas spa - Struttura Territoriale Umbria  
anas.umbria@postacert.stradeanas.it

**GIUNTA REGIONALE**

Assessore alle infrastrutture, ai trasporti,  
alle opere pubbliche e alle politiche della  
casa. Protezione civile

**Enrico Melasecche Germini**

REGIONE UMBRIA  
Piazza Partigiani, 1 - 06121 Perugia

Telefono: .075 504 2667/2635  
FAX:

Indirizzo email:  
enrico.melasecche@regione.umbria.it

Indirizzo PEC:  
regione.giunta@postacert.umbria.it

**Oggetto: Intervento “1° stralcio Madonna di Baiano – Firenzuola”.  
Contratto di Programma 2016-2020 - Del. CIPE n. 65/2017 del 7.08.2017 e  
Del. CIPE n. 36/2019 del 24.07.2019**

Il Progetto Preliminare dell'intero tratto *Acquasparta* (E 45) – *Spoletto* (S.S. 3bis) di categoria stradale tipo B “extraurbana principale” è stato redatto a cura di questa Regione Umbria che, in qualità di soggetto attuatore, lo ha trasmesso nel 2003 al CIPE per l'approvazione ed il finanziamento, ed è stato approvato, con prescrizioni, con Delibera CIPE n. 146 del 02.12.2005 (pubblicata sulla G.U.R.I. del 24.08.2006 n. 196) anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

In esito all'inserimento dell'intervento nell'elenco delle opere da finanziare nell'ambito del riparto del Fondo per le Aree Sottoutilizzate 2007-2013 per importo di 100 M€ (delibera CIPE del 06.03.2009), l'ANAS individuava in accordo con la Regione Umbria lo stralcio funzionale in oggetto, riguardante il tratto Firenzuola – Madonna di Baiano con sezione a 2 corsie, con tutte le opere predisposte al futuro raddoppio, che tenuto conto dei tratti di infrastruttura già realizzati consentirà di estendere il tratto di itinerario in esercizio.

L'intervento denominato “1° stralcio Madonna di Baiano – Firenzuola” è stato quindi inserito nel Contratto di Programma 2016-2020 sottoscritto tra Anas ed il Ministero



**Regione Umbria**

Giunta Regionale

delle Infrastrutture approvato con Delibera CIPE n. 65/2017 del 7.08.2017 (pubblicato sulla G.U. n. 292 del 15.12.2017) e nel successivo aggiornamento dello stesso, approvato con Delibera CIPE n. 36/2019 del 24.07.2019 (pubblicato sulla G.U. n.20 del 25.01.2020), con un importo complessivo di 82.508.988,00 M€ e un finanziamento di 1,00 M€ per la sola progettazione a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione;

ANAS sta quindi ultimando il progetto definitivo di tale stralcio Madonna di Baiano – Firenzuola, ed al fine di avviare l'iter approvativo in ambito del CIPE permettendo, una volta superata tale fase, di avviare la redazione del progetto esecutivo con successivo appalto dell'opera considerata strategica per la Regione Umbria, è necessario procedere con il suo finanziamento per l'importo complessivo di 82.508.988,00 M€, come previsto dal sopra richiamato Contratto di Programma Anas-MIT.

In attesa di conoscere l'esito della presente richiesta si inviano distinti saluti.

*FIRMATO DIGITALMENTE*  
**Enrico Melasecche Germini**