

**FORMAT DI SUPPORTO SCREENING DI V.INC.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività –
 PROPONENTE****

Oggetto P/P/P/I/A:

STRADA STATALE 4 “VIA SALARIA”
**Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza
 dal km 56+000 al km 70+800**

- Piano/Programma (definizione di cui all’art. 5, comma 1, lett e) del D.lgs. 152/06)
- Progetto/intervento (definizione di cui all’art. 5, comma 1, lett g) del D.lgs. 152/06)

Il progetto/intervento ricade nelle tipologie di cui agli Allegati II, II bis, III e IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Si: **2. Progetti di infrastrutture: h)** modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi

No

Il progetto/intervento è finanziato con risorse pubbliche?

Si: Risorse finanziarie individuate nell’ambito del contratto di programma 2016-2020 stipulato tra MIT ed ANAS, approvato con il decreto interministeriale MIT-MEF del 27.12.2017, n.588.

No

Il progetto/intervento è un'opera pubblica?

Si

No

- Attività (qualsiasi attività umana non rientrante nella definizione di progetto/intervento che possa avere relazione o interferenza con l'ecosistema naturale)
- PROPOSTE PRE-VALUTATE (VERIFICA DI CORRISPONDENZA)*

Tipologia P/P/P/I/A:	<input type="checkbox"/> <i>Piani faunistici/piani ittici</i> <input type="checkbox"/> <i>Calendari venatori/ittici</i> <input type="checkbox"/> <i>Piani urbanistici/paesaggistici</i> <input type="checkbox"/> <i>Piani energetici/infrastrutturali</i> <input type="checkbox"/> <i>Altri piani o programmi.....</i> <input type="checkbox"/> <i>Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001</i> <input type="checkbox"/> <i>Realizzazione ex novo di strutture ed edifici</i> <input type="checkbox"/> <i>Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti</i> <input type="checkbox"/> <i>Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua</i> <input type="checkbox"/> <i>Attività agricole</i> <input type="checkbox"/> <i>Attività forestali</i> <input type="checkbox"/> <i>Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari etc. Altro (specificare)</i> <input checked="" type="checkbox"/> Modifica/estensione di progetto di adeguamento autostradale					
Proponente:	ANAS S.p.A. Via Monzambano, 10 – 00185 Roma					
SEZIONE 1 - LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE						
Regione: Lazio Comune: Casaprota, Poggio San Lorenzo, Torricella in Sabina, Rieti						<i>Contesto localizzativo</i> <input type="checkbox"/> Centro urbano <input checked="" type="checkbox"/> Zona periurbana <input checked="" type="checkbox"/> Aree agricole <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Aree industriali <input checked="" type="checkbox"/> Aree naturali <input type="checkbox"/>
Particelle catastali: <i>(se utili e necessarie)</i>						
Coordinate geografiche: <i>(se utili e necessarie)</i>	LAT.					
S.R.:	LONG.					
Nel caso di Piano o Programma , descrivere area di influenza e attuazione e tutte le altre informazioni pertinenti:						

SEZIONE 2 – LOCALIZZAZIONE P/P/P/I/A IN RELAZIONE AI SITI NATURA 2000			
SITI NATURA 2000			
SIC	cod.	IT 6020029	SIC Pareti rocciose del Salto e del Turano
ZSC	cod.	IT 6020027	ZSC Formazioni a <i>Buxus sempervirens</i> del Reatino
ZPS	cod.	IT 6020018	ZPS Fiume Farfa (corso medio-alto)
E' stata presa visione degli Obiettivi di Conservazione, delle Misure di Conservazione, e/o del Piano di Gestione e delle Condizioni d'Obbligo eventualmente definite del Sito/i Natura 2000? <input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No			
Citare, l'atto consultato: Formulari Standard IT 6020018, IT 6020029, IT 6020027			
2.1 - Il P/P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali? <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	Aree Protette ai sensi della Legge 394/91: EUAP 0008 Eventuale nulla osta/autorizzazione/parere rilasciato dell'Ente Gestore dell'Area Protetta (<i>se disponibile e già rilasciato</i>):		
2.2 - Per P/P/P/I/A esterni ai siti Natura 2000:			
<ul style="list-style-type: none"> - Sito cod. IT 6020018 distanza dal sito: 50 m - Sito cod. IT 6020029 distanza dal sito: circa 2000 m - Sito cod. IT 6020027 distanza dal sito: circa 3000 m 			
Tra i siti Natura 2000 indicati e l'area interessata dal P/P/P/I/A, sono presenti elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.) <div style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</div>			
Descrivere: Tra l'area di progetto e IT6020015, nonostante la prossimità, si interpone la SR 314 Licinese. Tra l'area di progetto e IT6020029 si interpone la porzione periferica dell'abitato di san Giovanni Reatino e la relativa viabilità locale. Tra l'area di progetto e IT6020027 si interpone il proseguimento della SS4 e la porzione periferica meridionale dell'abitato di Rieti			

SEZIONE 3 – SCREENING MEDIANTE VERIFICA DI CORRISPONDENZA DI PROPOSTE PRE-VALUTATE

Si richiede di avviare la procedura di Verifica di Corrispondenza per P/P/P/I/A pre-valutati?

Si No

Se, Sì, il presentare il Format alla sola Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione finale del P/P/P/I/A, e compilare elementi sottostanti. Se No si richiede di avviare screening specifico.

PRE-VALUTAZIONI – per proposte già assoggettate a screening di incidenza

<p>PROPOSTE PRE-VALUTATE:</p> <p>Si dichiara, assumendosi ogni responsabilità, che il piano/progetto/intervento/attività rientra ed è conforme a quelli già pre-valutati da parte dell'Autorità competente per la Valutazione di Incidenza, e pertanto non si richiede l'avvio di uno screening di incidenza specifico?</p> <p><i>(n.b.: in caso di risposta negativa (NO), si richiede l'avvio di screening specifico)</i></p>	<p><input type="checkbox"/> SI</p> <p><input type="checkbox"/> NO</p>	<p><i>Se, Sì, esplicitare in modo chiaro e completo il riferimento all'Atto di pre-valutazione nell'ambito del quale il P/P/P/I/A rientra nelle tipologie assoggettate positivamente a screening di incidenza da parte dell'Autorità competente per la V.Inc.A:</i></p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SEZIONE 4 – DESCRIZIONE E DECODIFICA DEL P/P/P/I/A DA ASSOGGETTARE A SCREENING

RELAZIONE DESCRITTIVA DETTAGLIATA DEL P/P/P/I/A

Il progetto in esame riguarda l'adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza della STRADA STATALE 4 "VIA SALARIA" dal km 56+000 al km 70+800.

Il tracciato di progetto si sviluppa su due lotti: il primo (Lotto 1) da Ponte Buida km 00+000 (già km 56) a km 7+966 svincolo di Ornaro Basso; il secondo (Lotto 2) dal km 00+000 (già km 64) Svincolo Ornaro Basso al km 6+900 inizio galleria esistente.

La sede attuale del lotto 1 è un susseguirsi di curve di medio raggio che attraversano una valle incisa dal torrente Rio dei Cerri, i cui versanti risultano in alcuni punti del tracciato già incisi dai tagli necessari per dare spazio alla sede stradale.

La sede attuale intercetta lungo il suo sviluppo alcune viabilità provinciali che conducono ai centri abitati di crinale in destra/sinistra (Poggio san Lorenzo, Torricella in Sabina, Ornaro, Casaprota).

Il tracciato del lotto 2 da Ornaro Basso a San Giovanni Reatino invece introduce ad un ambito paesaggistico più aperto (vallivo di pianura) e, lasciando dietro di sé (al km 66/67) la valle del Rio dei Cerri, si apre alla valle più ampia e pianeggiante del Rio Ariana, per cui la sede stradale assume un andamento maggiormente rettilineo.

In sintesi il progetto dei due lotti della SS 4 Salaria dal Km 56 al km 70+800 deve risolvere problematiche di tracciato che influenzano la sicurezza, problematiche di connessione alla rete della viabilità locale che conduce ai centri abitati di crinale e di pianura, problematiche ambientali di ampliamento della sede verso i crinali di monte e i versanti di valle, con rilevanti interferenze su aspetti di paesaggio.

La scelta della soluzione ottimale è scaturita dalla necessità, da un lato, di limitare l'ingombro dell'infrastruttura al di fuori dell'area di sedime della attuale SS4 Salaria e, dall'altro, di individuare una soluzione il più possibile compatibile con i vincoli paesaggistici presenti e aderente alle prescrizioni normative e, in ogni caso, rispondente ai criteri e requisiti di sicurezza.

L'opera interessa i territori dei seguenti comuni: Casaprota, Poggio San Lorenzo, Torricella in Sabina, Rieti

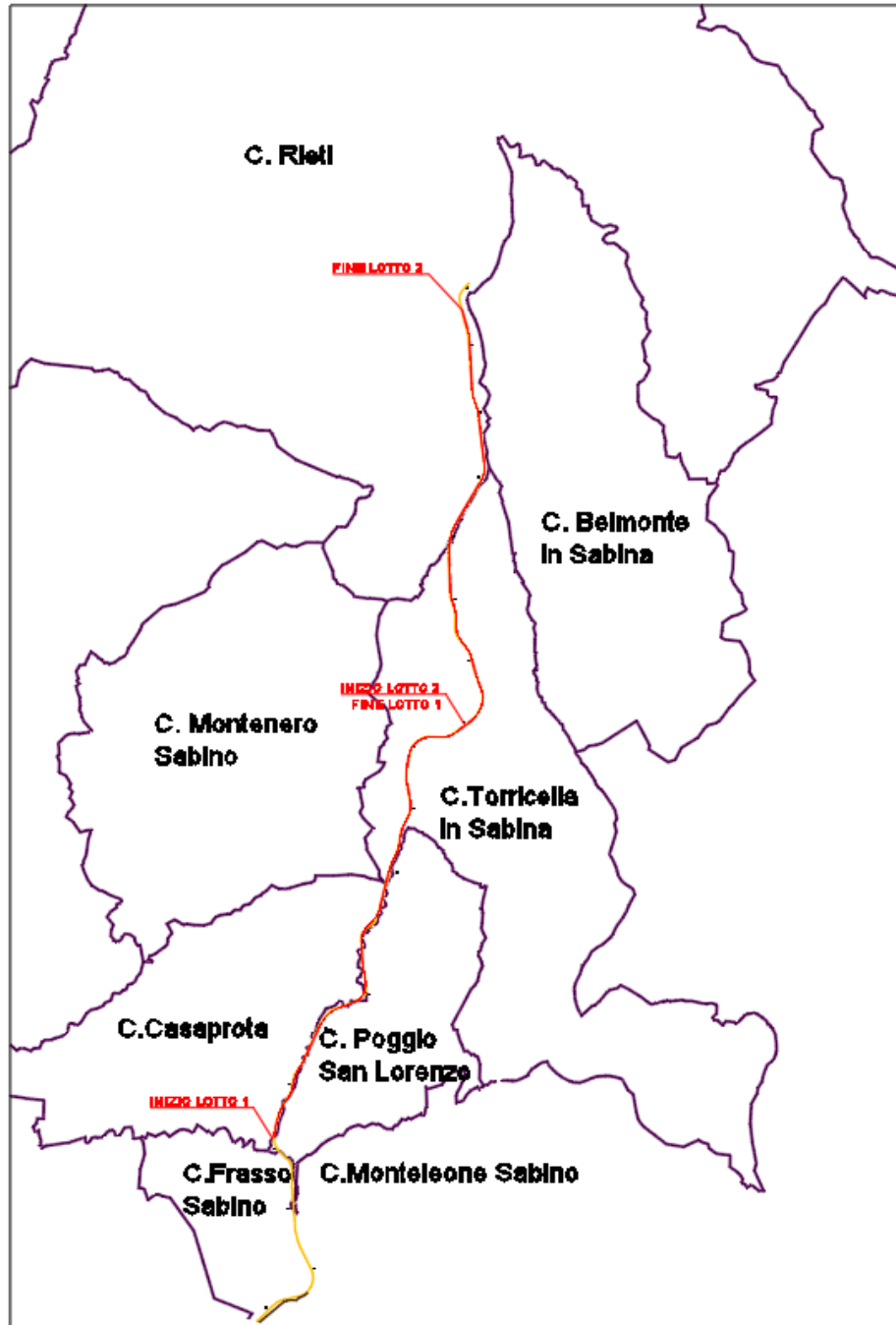


Figura 1 - Tracciato di progetto e limiti comunali

Con riferimento alle corografie riportate sono di seguito brevemente riepilogate le caratteristiche principali dei due lotti di progetto.

Il tracciato del lotto 1 ha un'estensione di circa 8km, dalla progressiva 56+000 alla progressiva 64+000, e si sviluppa in parte sovrapponendosi e in parte affiancandosi alla SS4 Salaria esistente, in una zona quasi totalmente non urbanizzata lungo una valle naturale dei monti Sabini. Lungo il tracciato sono presenti 3 svincoli: svincolo di poggio "San Lorenzo" svincolo di "Ornaro Alto" e svincolo di "Ornaro Basso".

Il tracciato del lotto 2 ha un'estensione di circa 7 km, dalla progressiva 64+000 alla progressiva 70+800, in un'area collinare o pianeggiante tra Ornaro Basso e San Giovanni Reatino, caratterizzata dalla presenza di alcuni nuclei residenziali che costeggiano il tracciato. Il tracciato di progetto prevede un sistema di complanari lungo quasi l'intera estensione del lotto, evidenziate in rosso nella corografia riportata. Le viabilità complanari sono finalizzate alla ricucitura del tessuto urbanizzato del lotto 2 e, in particolare, consentono la connessione interna delle aree urbanizzate ai lati della Salaria, il collegamento di queste con la SS4 in entrambi i sensi di marcia e l'attraversamento dell'asse principale.

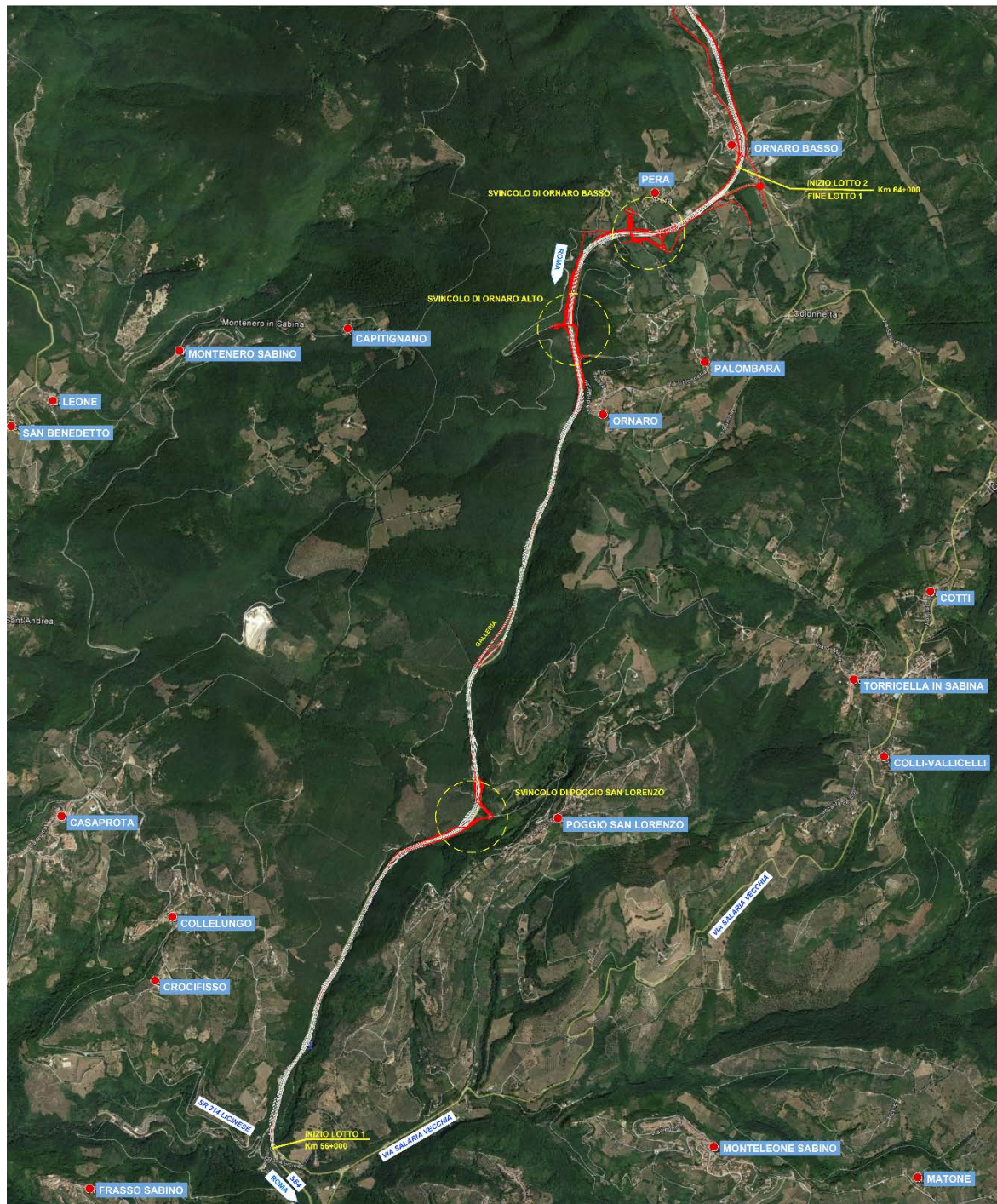


Figura 1 - Corografia del lotto 1

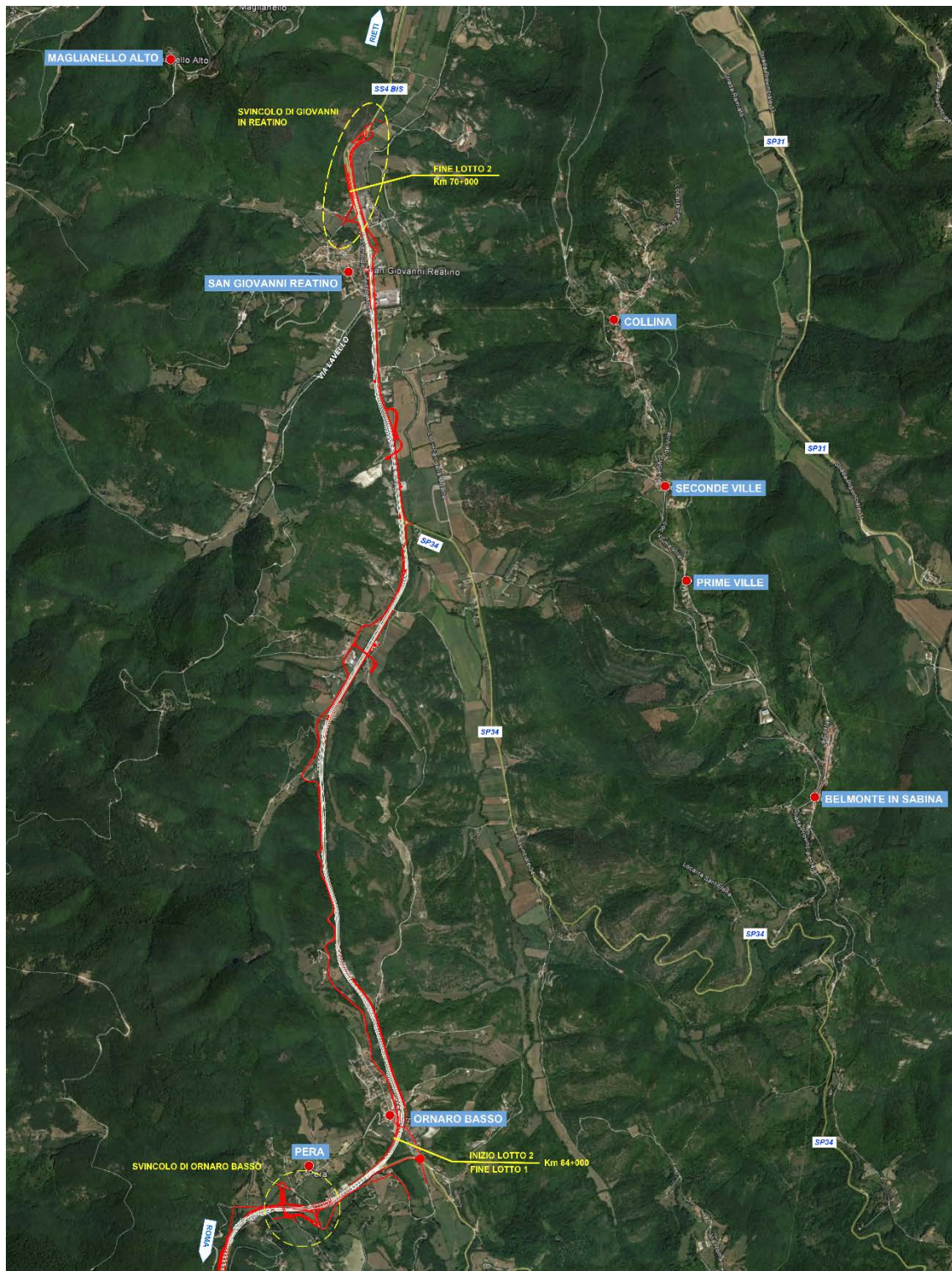


Figura 3 - Corografia del lotto 2

L'intervento in progetto si configura come "adeguamento di strada esistente" per il quale la norma cogente di riferimento è costituita dal D.M. 22/04/2004 ("Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»") secondo cui le "Norme funzionali e geometriche per

la costruzione delle strade” di cui al D.M. 05/11/2001 sono limitate alle sole strade di nuova costruzione, ed indicate quale riferimento per l’adeguamento di quelle esistenti (art. 1 del D.M. 22/04/2004).

Trattandosi di adeguamento di strada esistente e in considerazione delle difficili condizioni geomorfologiche del territorio interessato viene adottato un intervallo di velocità **(70 – 100)** in luogo di (70 – 120).

Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali, la piattaforma stradale dell’intervento di adeguamento è stata definita in linea con i criteri progettuali del Progetto Preliminare, ovvero prevedendo una piattaforma, assimilabile per caratteristiche tecniche alla Categoria B, di larghezza complessiva di 20,30 m con configurazione standard composta da:

- 2 carreggiate;
- 2 corsie per senso di marcia da 3,50 m;
- banchina in destra da 1,75 m;
- banchina in sinistra da 0,50 m;
- margine interno da 2,80 m;
- spartitraffico da 1,80 m.

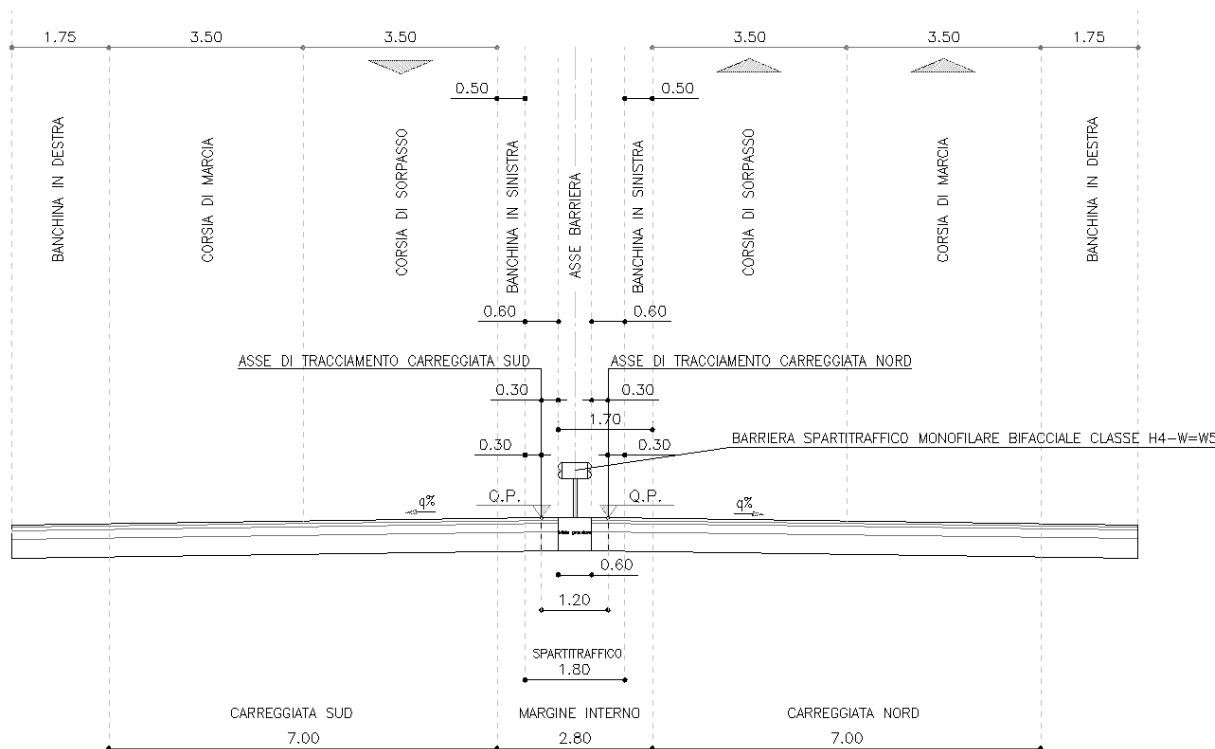


Figura 4 - Sezione stradale tipologica

La configurazione della piattaforma stradale di cui sopra, adottata nel Progetto Preliminare e confermata nel presente Progetto Definitivo, è derivata dall’aver fissato il valore ridotto $V_{pmax} = 100$ km/h per il limite superiore dell’intervallo di velocità di progetto ed associando a tale valore un modulo corsia da 3,50 m (in luogo di 3,75 m), e dall’adozione di uno spartitraffico da 1,80 m (in luogo di 2,50 m) in analogia allo spartitraffico per le autostrade in ambito urbano. Pertanto, la piattaforma adottata presenta una larghezza, pari a 20,30 m, ridotta rispetto alla piattaforma da 22 m corrispondente alla configurazione tipo B.

La piattaforma adottata, unitamente all’adozione dell’intervallo di velocità di progetto (70 ÷ 100) km/h, ha consentito di definire una soluzione progettuale caratterizzata dal prevalente riutilizzo della sede stradale esistente come sede di una delle due carreggiate della nuova infrastruttura, con conseguente minimizzazione delle interferenze con il traffico in fase di cantierizzazione.

PRIMO LOTTO FUNZIONALE

Il tracciato di progetto e la sua dimensione fisica

Di seguito viene illustrata la planimetria di tracciamento del lotto 1, evidenziandone le relazioni con il territorio e le opere principali che ne scaturiscono. La progressivazione del tracciato è stata ridefinita partendo dalla progressiva 0+000.

La figura di seguito riportata mostra il primo stralcio del tracciato di progetto del lotto 1 dalla pk 0+000 alla pk 1+300. Sull'ortofoto dell'area di progetto è stato rappresentato il Rio dei Cerri e la relativa area di esondazione. L'ortofoto mostra come l'area attraversata dal tracciato sia fortemente caratterizzata dal paesaggio naturale prevalentemente boschivo e dall'interferenza idraulica che la attraversa interamente.

La progressiva iniziale di tracciato è posizionata in corrispondenza della connessione con la via Salaria Vecchia, in loc. "Ponte Buida". Il progetto di adeguamento prevede la realizzazione della connessione con la Salaria Vecchia mediante l'inserimento di una rotatoria con raggio pari a 25 m, definita Rotatoria 1.

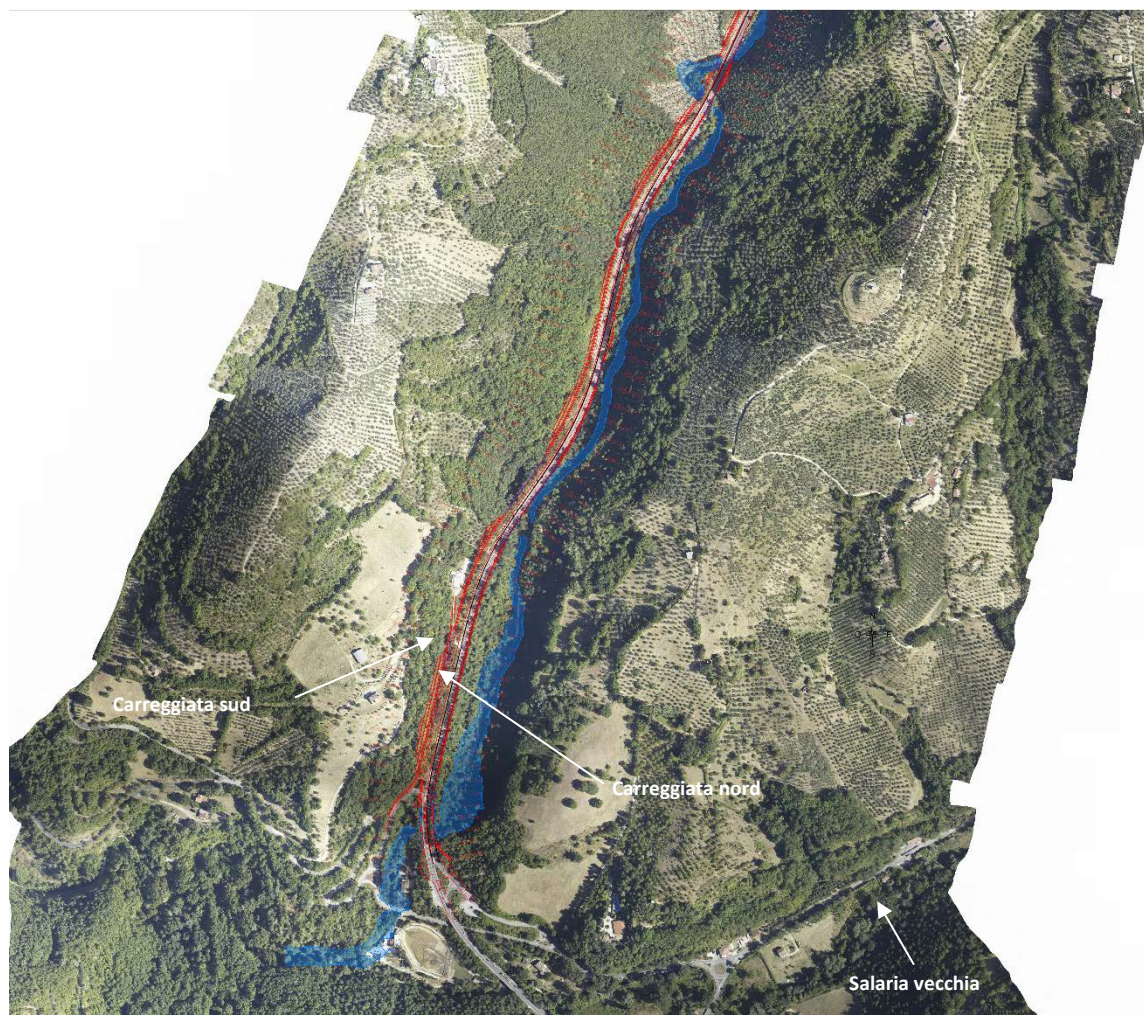


Figura 5 - Lotto 1: tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 0+000 alla pk 1+300

Procedendo dalla rotatoria di Ponte Buida, la carreggiata nord si sviluppa in sovrapposizione al tracciato esistente, mentre la carreggiata sud viene realizzata in sinistra, dal lato opposto a quello del Rio dei Cerri che scorre pressoché parallelamente all'attuale SS4 Salaria. Conseguentemente la carreggiata nord occupa l'area di sedime del tracciato esistente, mentre la carreggiata sud viene realizzata prevalentemente in trincea, eccetto alcuni tratti in rilevato all'inizio del tracciato e a cavallo della progressiva 0+600.

Lo scavo delle trincee per l'inserimento della carreggiata sud, parallela al pendio, comporta la realizzazione di scarpate artificiali di altezze variabili. In funzione dell'altezza della scarpata è prevista o meno la realizzazione di banche orizzontali necessarie alla stabilizzazione del versante. Le pareti verticali delle scarpate sono rinforzate mediante interventi che prevedono l'inserimento di chiodature e reti metalliche per evitare la caduta di massi e i distacchi superficiali. Di seguito è riportata una sezione tipologica di scarpata a tre banche orizzontali:

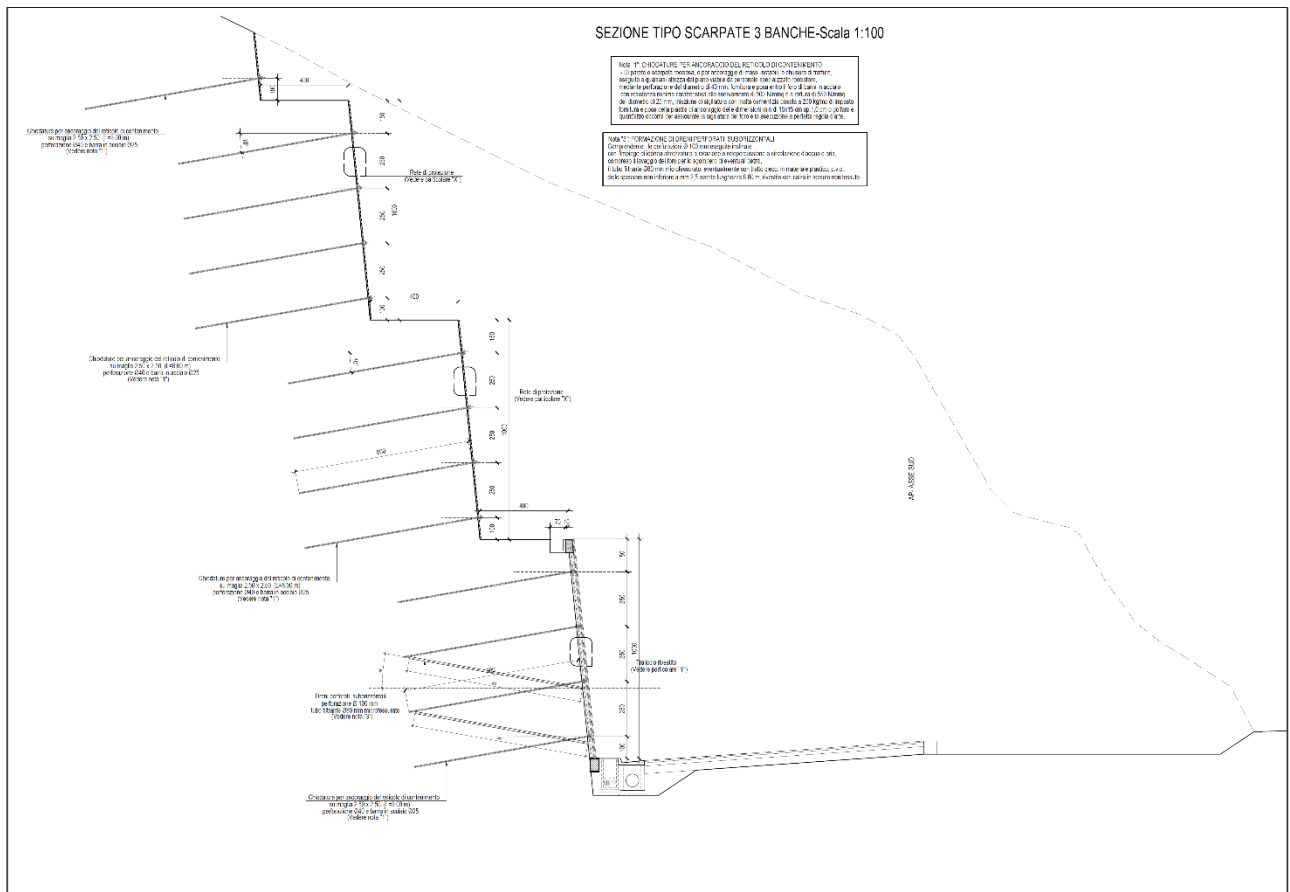


Figura 6 - Lotto 1: sezione tipo scarpate 3 banche

Le pareti verticali delle scarpate hanno altezza pari generalmente a 10 m, mentre le banche orizzontali hanno ampiezza pari a circa 4 m. Le pareti verticali del I livello della scarpata sono rivestite con un paramento in pietra, mentre sulle banche orizzontali e ai restanti livelli sono previste opere di rinverdimento finalizzate a ripristinare la vegetazione rimossa dalle operazioni di scavo.

Sul lato del fiume e nei tratti in rilevato sono previste opere di contenimento costituite da muri di sostegno di altezza variabile, evidenziate nello stralcio planimetrico sopra riportato.

La figura di seguito riportata mostra il secondo stralcio del tracciato di progetto dalla pk 1+300 alla pk 3+300. In questo tratto del tracciato si nota che il fiume attraversa in più punti la strada. Alle progressive 1+350 e 1+425 il fiume passa prima alla sinistra e poi di nuovo alla destra del tracciato. Alla pk 1+725 il fiume si sposta ad ovest del tracciato per un tratto di estensione pari a circa 700 m. Alla pk 2+425 il fiume è ad est del tracciato per poi deviare nuovamente ad ovest alla pk 2+835. Come sopra anticipato, in funzione della posizione del fiume cambia la posizione della nuova carreggiata di progetto. Più precisamente, nel tratto tra le progressive 1+725 e 2+425, la nuova carreggiata è realizzata tutta alla destra del tracciato esistente.

In corrispondenza degli attraversamenti, inoltre, il progetto di adeguamento ha dovuto prevedere la nuova realizzazione o il prolungamento dei tombini idraulici esistenti.

Anche in questo secondo tratto di progetto, l'inserimento della nuova carreggiata avviene generalmente mediante lo scavo di profonde trincee che danno luogo, lato monte, alle scarpate rappresentate sopra, consolidate con reti e chiodi. Di contro il lato valle è generalmente delimitato da lunghi muri di sostegno, segnalati in pianta.

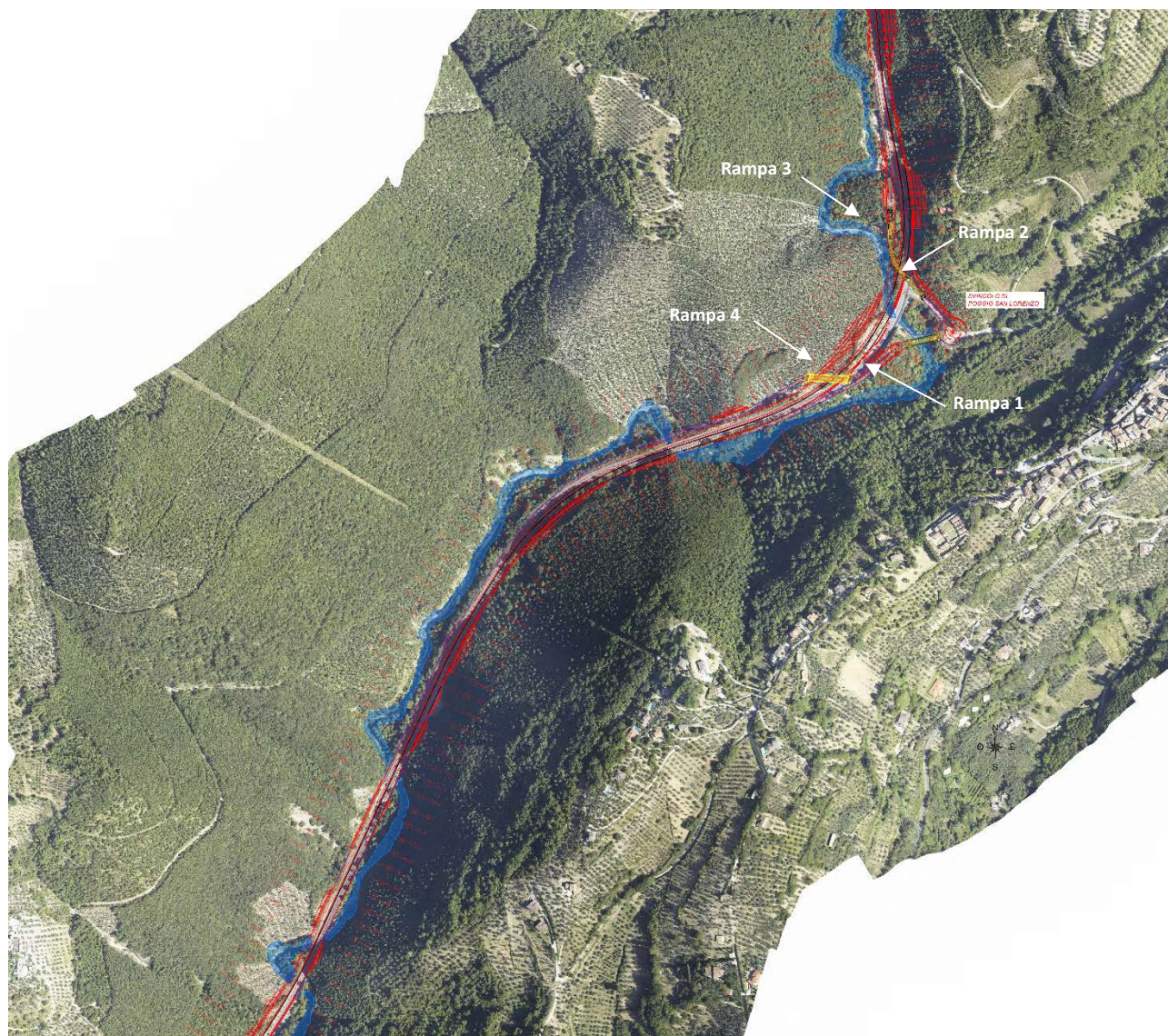


Figura 7 - Lotto 1: tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 1+300 alla pk 3+300

Il tratto tra le progressive 1+300 e 3+300 include il primo dei tre svincoli del lotto 1, ossia lo svincolo di Poggio San Lorenzo. Lo svincolo è realizzato mediante l'inserimento di una rotatoria posizionata alla pk 2+850, sul lato est del tracciato di progetto, definita Rotatoria 2. La rotatoria mette in connessione la viabilità locale che conduce al comune di Poggio San Lorenzo con le due carreggiate di progetto. In dettaglio dalla rotatoria si dipartono due rami di connessione in direzione nord e due rami di connessione in direzione sud. Sul lato nord i rami di connessione permettono le seguenti manovre:

- Collegamento con rotatoria ed immissione in asse principale di progetto direzione Rieti (rampa 2)
- Deviazione da asse principale di progetto direzione Roma e collegamento con rotatoria (rampa 3)

A sud i due rami di connessione permettono le ulteriori manovre:

- Diversione da asse principale di progetto direzione Rieti e collegamento con rotatoria (rampa 1)
- Collegamento con Rotatoria 2 ed immissione in asse principale di progetto direzione Roma (rampa 4)

La rampa 2 sovrappassa il Rio dei Cerri, pertanto alla pk 2+825 è prevista la realizzazione di un ponte in acciaio-calcestruzzo di luce pari a 50 m, denominato VI01.

Le rampe 3 e 4 attraversano la piattaforma stradale. Le opere di scavalco necessarie all'attraversamento consistono in due cavalcavia denominati CV01 e CV02: il primo a campata unica con impalcato in acciaio e il secondo a tre campate in acciaio calcestruzzo. Il posizionamento di tali opere, incluse le relative sottostrutture e fondazioni è stato finalizzato ad evitare l'interferenza idraulica con il Rio Dei Cerri. Conseguentemente le pile, le spalle e i plinti dei cavalcavia sono esterni all'area di esondazione del fiume citato. Ulteriori dettagli circa le opere di scavalco sono forniti al paragrafo successivo.

Il tratto tra le progressive 3+300 e 4+800 è rappresentato in Figura 41. Fino alla pk 3+525 il fiume scorre alla sinistra del tracciato di progetto, conseguentemente lo sviluppo del tracciato produce tagli del versante in destra. In particolare alla progressiva 3+300, l'altezza della scarpata raggiunge 40 m, e prevede 4 banche orizzontali. Alla progressiva 3+525 il fiume attraversa la SS4 e riprende a scorrere sul lato est della strada. Il raddoppio della sede stradale avviene quindi in sinistra dove si concentrano i tagli del versante, realizzati analogamente a quanto illustrato sopra.

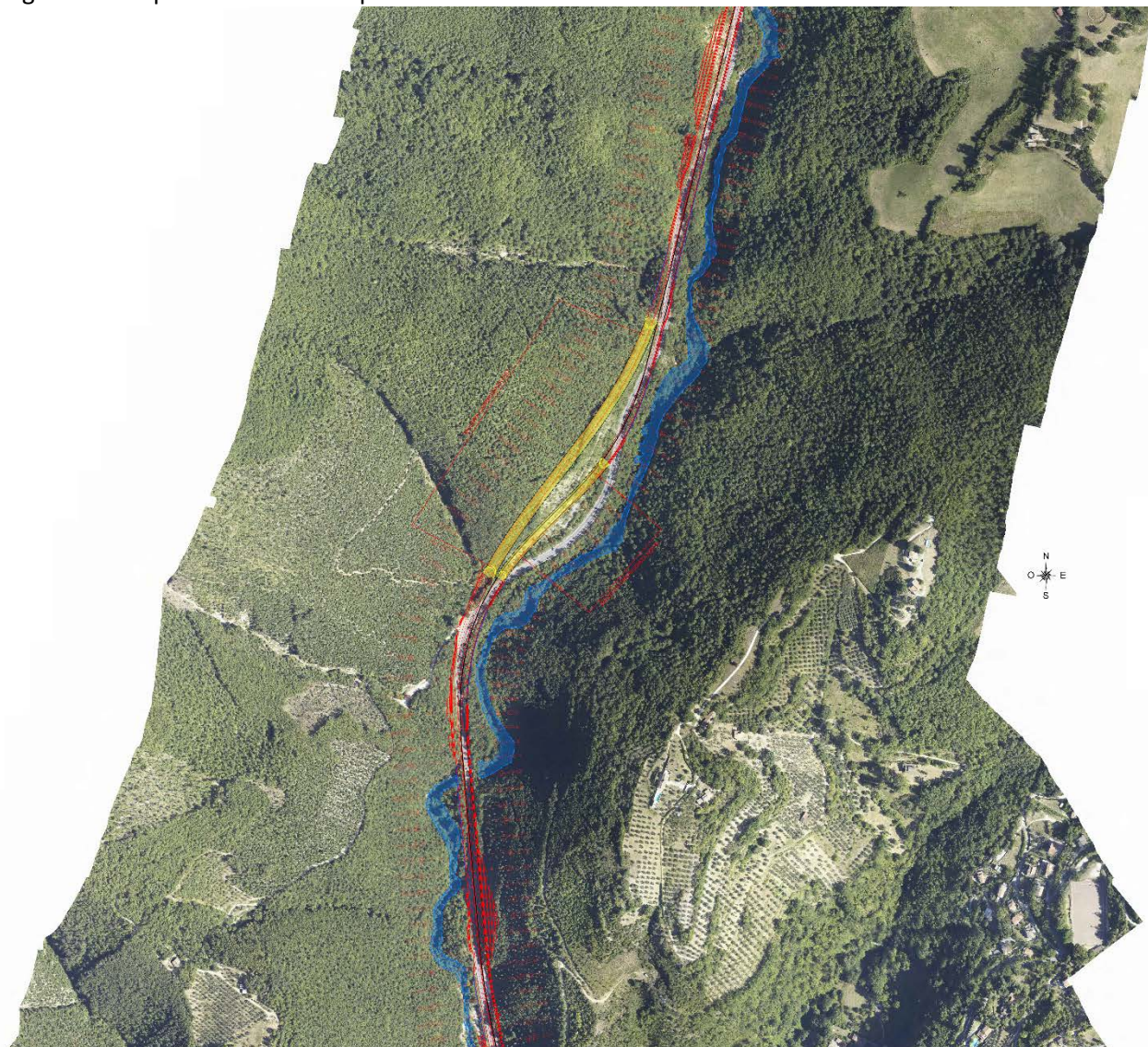


Figura 8 - Lotto 1: tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 3+300 alla pk 4+800

A partire circa dalla progressiva 3+850, il tracciato di progetto si discosta da quello esistente che presenta una curva non conforme alla normativa stradale vigente, in termini di curvature e visibilità. In tale punto le due

carreggiate si separano per poi riallinearsi alla progressiva 4+325. Nel tratto tra le due progressive indicate, di lunghezza complessiva pari a circa 500 metri, le due carreggiate raggiungono una distanza massima di circa 60 m e si sviluppano prevalentemente in galleria. In dettaglio, la carreggiata sud si sviluppa in galleria dalla pk 3+854 circa alla pk 4+320; la carreggiata nord presenta un tratto in galleria dalla pk 3+850 alla pk 4+100. Le opere in galleria sono illustrate in dettaglio nel paragrafo successivo.

Superato il tratto in galleria, il tracciato della carreggiata nord riprende in sovrapposizione alla carreggiata esistente e quello della carreggiata sud si sviluppa alla sua sinistra definendo scarpate che raggiungono l'altezza di circa 30 m in corrispondenza della pk 4+725.

Lo stralcio planimetrico di seguito riportato mostra il tracciato dalla progressiva 4+800 alla progressiva 6+300.

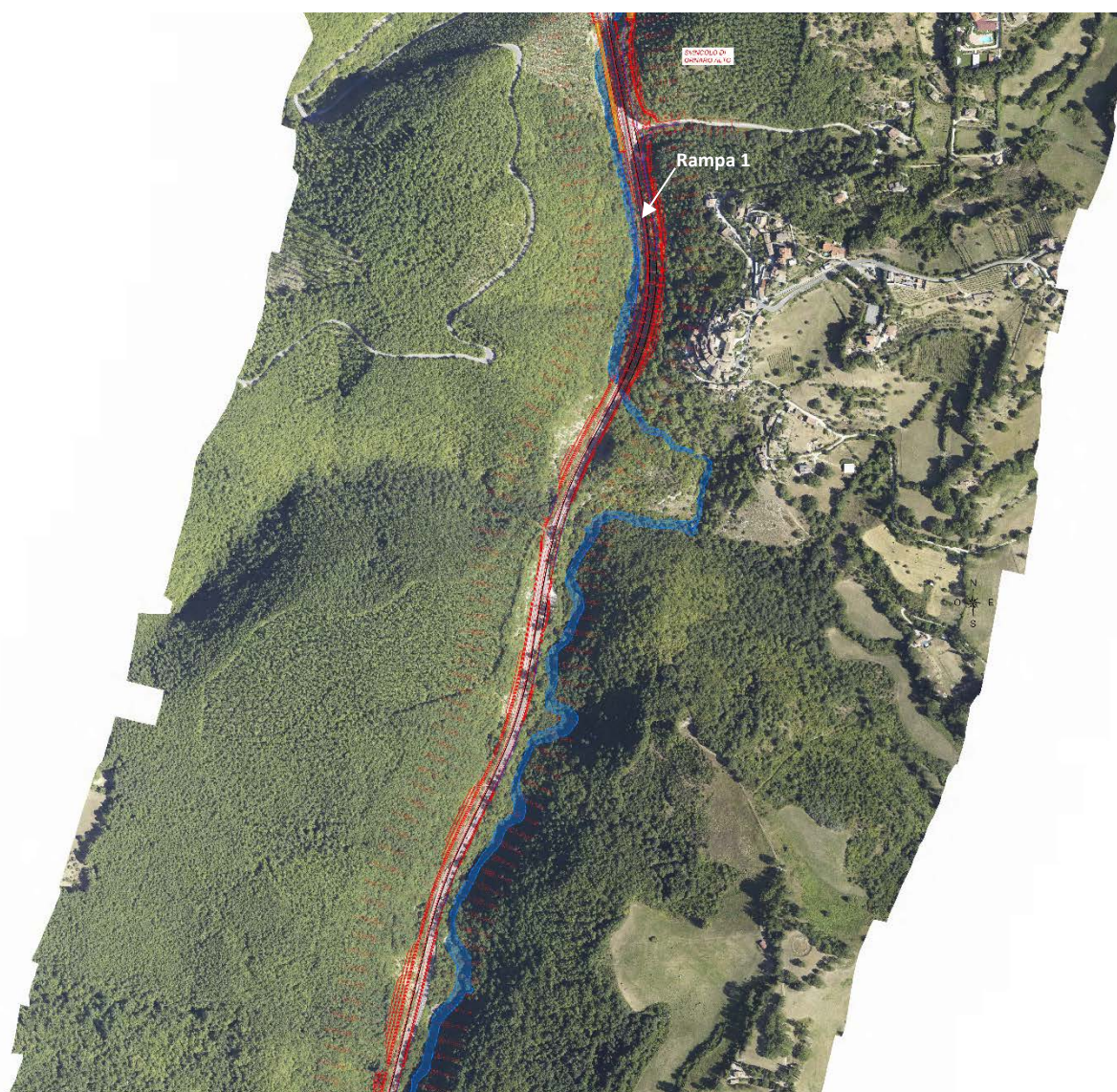


Figura 9 - Lotto 1: tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 4+800 alla pk 6+300

Dalla pk 4+800 alla pk 5+725 il tracciato si sviluppa alla destra del fiume con conseguenti tagli dei versanti in sinistra. In corrispondenza della pk 5+725 il fiume attraversa nuovamente il tracciato e rimane sul lato destro fino alla pk 6+300. In corrispondenza degli attraversamenti, sono previsti adeguati tombini idraulici.

Al termine del tratto in esame è localizzato lo svincolo di Ornaro Alto, meglio inquadrato nel seguente stralcio planimetrico, che riporta il tratto terminale del tracciato del lotto 1.

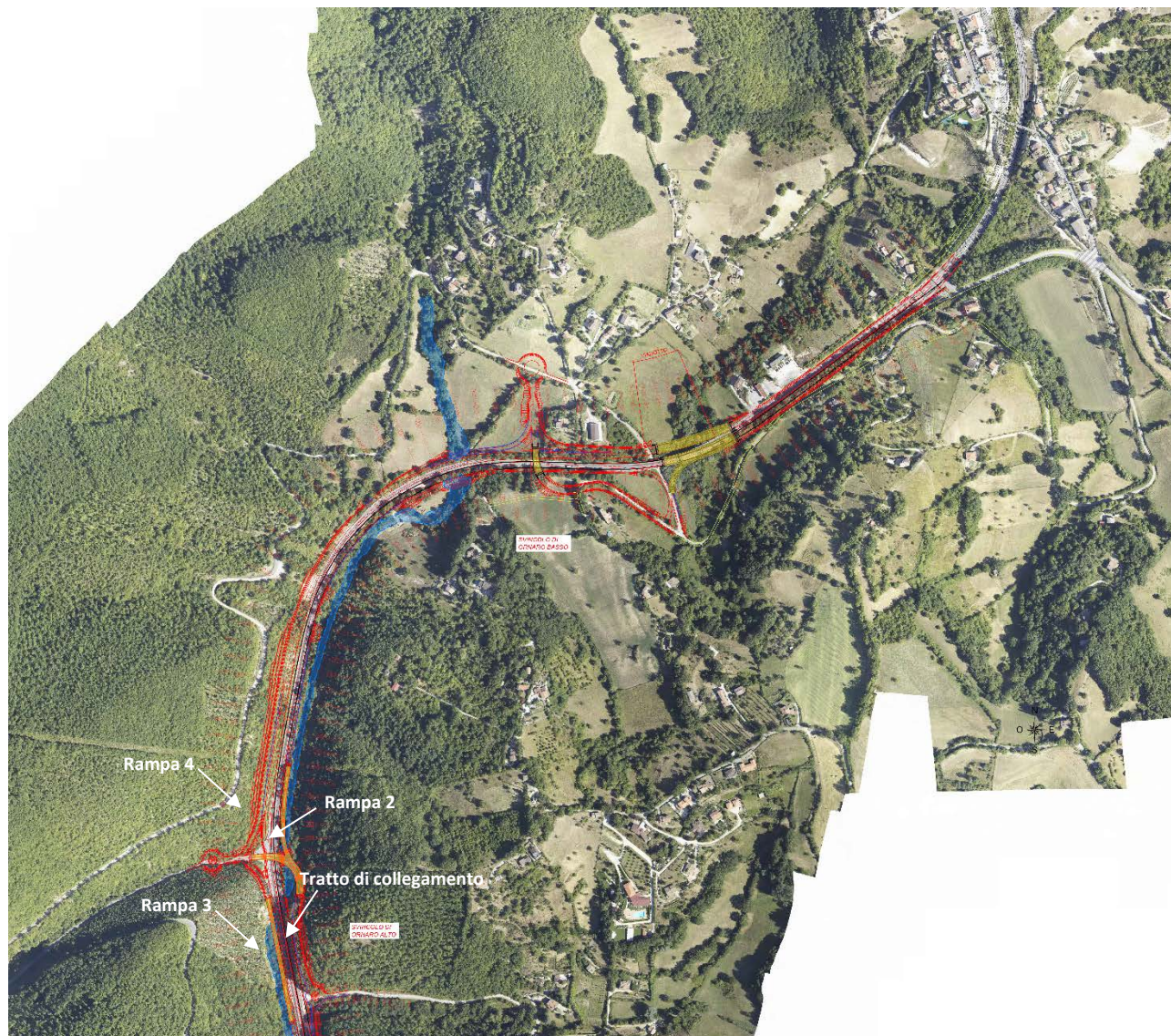


Figura 10 - Lotto 1: tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 6+300 alla pk 7+970

Lo svincolo di Ornaro Alto comprende due rotatorie, definite Rotatoria 3 e 4. La Rotatoria 3 è localizzata alla pk 6+138 ad est del tracciato, mentre la Rotatoria 4 è posizionata ad ovest del tracciato alla pk 6+368.

Dalla Rotatoria 3 si dipartono tre rami di connessione:

- la Rampa 1 che permette la diversione dall'asse principale di progetto direzione Rieti
- il tratto di collegamento tra la Rotatoria 3 e la Rotatoria 4
- la Rampa 2 che consente l'immissione dalla Rotatoria 3 sull'asse principale di progetto in direzione Rieti

Dalla Rotatoria 4 si dipartono ancora 3 rami di connessione:

- il tratto di collegamento tra la Rotatoria 3 e la Rotatoria 4
- la Rampa 3 per la manovra di diversione dall'asse principale di progetto in direzione Roma
- la Rampa 4 che permette l'immissione in asse principale di progetto direzione Roma

La rampa 3, come si evince dalla Figura 43, sovrappassa il fiume. Tale rampa quindi si sviluppa prevalentemente in viadotto. Il viadotto sulla Rampa 3, denominato VI 02, è costituito da 6 campate continue in acciaio calcestruzzo. Anche in questo caso le sottostrutture sono state posizionate in modo da non invadere l'alveo del

fiume e la relativa zona di esondazione; per questo motivo la penultima campata del viadotto ha una lunghezza maggiore pari circa a 50 m.

Analogamente la Rampa 2 scavalca il Rio dei Cerri sul lato destro del tracciato e prevede un'opera di viadotto, denominata VI 03, costituita da un impalcato a tre campate continue in acciaio calcestruzzo. Infine il tratto di collegamento tra le due rotatorie attraversa il tracciato trasversalmente, e include un cavalcavia curvilineo in acciaio-calcestruzzo denominato CV 03. Si evidenzia che il posizionamento della pila 2 del CV 03 è vincolato dalla necessità di inserimento tra l'area di esondazione del fiume e la strada di progetto. Poiché inoltre il cavalcavia CV 03 è collegato al viadotto VI 03, il plinto della pila 2 assume una forma ad L per accogliere anche le pile del viadotto VI 03.

Superato lo svincolo di Ornaro Alto il tracciato prosegue con il fiume in destra e i tagli del versante in sinistra, fino alla pk 7+125 quando il fiume devia in direzione nord-ovest allontanandosi dal tracciato di progetto.

Il tratto terminale del tracciato di progetto è caratterizzato dalla presenza dello svincolo di Ornaro Basso. Lo svincolo di Ornaro Basso è realizzato mediante l'inserimento di una rotatoria collocata in corrispondenza della progressiva 7+228 lungo la carreggiata sud del tracciato di progetto. La rotatoria, denominata Rotatoria 5, è connessa con la viabilità locale di via della Pera e via Colle Oddo. Dall'altro lato del tracciato lo svincolo prevede un'intersezione a T in corrispondenza della pk 7+450 della carreggiata nord, attraverso cui il tracciato si riconnette tra l'altro alla via Salaria vecchia, ad est della SS4 Salaria.

Dalla rotatoria si diramano tre connessioni:

- Rampa 3, che consente la diversione dall'asse principale di progetto direzione Roma e il collegamento con la Rotatoria 5
- Tratto di collegamento tra l'Intersezione a T - Rotatoria 5, che consente il collegamento tra la viabilità locale esistente ad est della SS4 e la Rotatoria 5
- Rampa 4, che garantisce l'immissione sull'asse principale di progetto direzione Roma

All'intersezione a T si collegano invece le rampe:

- Rampa 1, di diversione dall'asse principale di progetto direzione Rieti e collegamento con viabilità locale esistente
- Rampa 2, di collegamento con viabilità locale esistente ed immissione in asse principale di progetto direzione Rieti

Il tratto di collegamento tra l'intersezione a T e la Rotatoria 5 prevede un'opera di scavalco del tracciato di progetto, costituita da un cavalcavia in acciaio-calcestruzzo di luce pari a 40 m denominato CV 04.

Inoltre in corrispondenza dell'intersezione a T il tracciato sovrappassa un corso d'acqua. Il progetto prevede la sostituzione dell'opera esistente con 2 viadotti indipendenti, uno sulla carreggiata nord (VI 05) e uno sulla carreggiata sud (VI 06). Entrambi i viadotti sono continui a 4 campate in acciaio-calcestruzzo e sono lunghi complessivamente circa 120 m. Il viadotto sulla carreggiata nord è collegato tramite un giunto alla rampa 2, anch'essa realizzata in viadotto (VI04).

Subito a nord del viadotto "Ornaro" il tracciato riprende in un'area più pianeggiante e termina circa alla pk 7+970, da cui ha inizio il lotto 2.

Opere d'arte principali

Da quanto sopra illustrato si evince che le opere d'arte principali in progetto comprendono 2 gallerie a cavallo della pk 4+000 e 6 viadotti e 4 cavalcavia in corrispondenza dei 3 svincoli previsti dal progetto stradale. Più precisamente di seguito sono riepilogate le singole opere incontrate lungo lo sviluppo del tracciato con la relativa denominazione:

- GN.01 - Galleria Naturale San Lorenzo - carreggiata Nord
- GN.02 - Galleria Naturale San Lorenzo - carreggiata Sud
- VI.01 - Viadotto Rampa Uscita Nord - Svincolo Poggio San Lorenzo
- VI.02 - Viadotto Rampa Ingresso Sud - Svincolo Ornaro Alto
- VI.03 - Viadotto Rampa Ingresso Nord - Svincolo Ornaro Alto
- VI.04 - Viadotto Rampa Ingresso Nord - Svincolo Ornaro Basso
- VI.05 - Nuovo viadotto Pratolungo - carr. Nord
- VI.06 - Nuovo viadotto Pratolungo - carr. Sud
- CV.01 - Cavalcavia Rampa Ingresso Sud - Svincolo Poggio San Lorenzo
- CV.02 - Cavalcavia Rampa Uscita Sud - Svincolo Poggio San Lorenzo

- CV.03 - Cavalcavia Ramo di collegamento Rotatorie - Svincolo Ornaro Alto
- CV.04 - Cavalcavia su Viabilità interferita al Km 7+230 - Svincolo Ornaro Basso

Il tracciato di progetto e la sua dimensione fisica

Di seguito viene illustrata la planimetria di tracciamento del lotto 2, evidenziandone le relazioni con il territorio e le opere principali che ne scaturiscono. La progressivazione del tracciato è stata ridefinita partendo nuovamente dalla progressiva 0+000.

La figura di seguito riportata mostra il primo stralcio del tracciato di progetto del lotto 2 dalla pk 0+000 alla pk 1+500.

Dalla progressiva 0+000 alla progressiva 0+200, in continuazione con il lotto precedente, l'adeguamento della piattaforma stradale avviene disponendo la carreggiata sud sulla sede della strada esistente e realizzando la carreggiata nord in affiancamento.



Figura 11 - Lotto 2: tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 0+000 alla pk 1+500

A partire dalla pk 0+200, in corrispondenza di un'intersezione a raso soppressa dal progetto di adeguamento, la posizione delle due carreggiate rispetto alla strada esistente si inverte fino circa alla pk 1+000. La nuova carreggiata sud viene costruita generalmente in trincea, eccetto un primo breve tratto in rilevato. Laddove il

terreno è di natura rocciosa, le trincee sono consolidate con pareti chiodate, analogamente a quanto illustrato per il lotto 1; in presenza di terreni sciolti, le trincee vengono consolidate mediante muri di sostegno.

L'ortofoto mostra come, in corrispondenza del passaggio tra lotto 1 e lotto 2, il paesaggio assuma un'orografia più dolce, risultando anche maggiormente urbanizzato. In particolare, tra la pk 0+425 e la pk 0+700, il tracciato interseca il comune di Ornaro Basso, frazione del comune di Torricella in Sabina, che risulta diviso in due parti dall'attraversamento della Salaria. Al fine di garantire la continuità dei flussi lungo la viabilità locale del comune di Ornaro, il progetto prevede, contestualmente all'adeguamento della piattaforma stradale, la realizzazione di due viabilità complanari all'incirca parallele allo sviluppo della Salaria. Le due complanari, evidenziate in giallo nella planimetria di tracciato, si sviluppano ai due lati della strada di progetto. La complanare lungo la carreggiata nord viene realizzata ex novo in adiacenza alla SS4 Salaria adeguata, con una sezione trasversale propria delle strade di categoria F2. La complanare lungo la carreggiata sud, invece, sfrutta una viabilità locale: via Oreste Leonardi, la cui piattaforma stradale viene riqualificata dal progetto in esame.

Le due complanari sono connesse a uno svincolo esistente localizzato ad est del tracciato, in corrispondenza della pk 0+400. Il progetto di adeguamento in esame prevede la razionalizzazione dello svincolo mediante l'inserimento di una rotatoria, indicata in giallo nella Figura 76. Dalla rotatoria di progetto si diramano: a sud, viabilità locali che si connettono con lo svincolo di Ornaro Basso facente parte del lotto 1; a nord, viabilità locali rappresentate in particolare dalla via Aldo Moro. Quest'ultima attraversa il tracciato della SS4 Salaria mediante un cavalcavia esistente che funge da collegamento tra il lato est e ovest della strada di progetto. Il progetto di adeguamento prevede la demolizione e ricostruzione del cavalcavia esistente.

Superato il comune di Ornaro Basso il tracciato prosegue pressoché in rettilineo e, analogamente la complanare lato carreggiata nord, mentre l'altra segue il tracciato più tortuoso della via Oreste Leonardi.

Alla pk 1+000, la carreggiata nord si sovrappone nuovamente al tracciato esistente e quella sud viene realizzata mediante l'incisione del versante in destra. Sul versante opposto e nei tratti in rilevato sono previste opere di contenimento costituite da muri di sostegno di altezza variabile, evidenziate nello stralcio planimetrico sopra riportato.

La figura di seguito riportata mostra il secondo stralcio del tracciato di progetto dalla pk 1+500 alla pk 2+975.



Figura 12 -Tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 1+500 alla pk 2+975

Lungo l'intero tratto la carreggiata sud si sovrappone alla strada esistente e la carreggiata nord è realizzata sul versante est generalmente in rilevato.

La complanare che si sviluppa dal lato della carreggiata nord, termina alla pk 1+575, poiché il tracciato in questo tratto attraversa nuovamente un paesaggio minimamente urbanizzato. La complanare lungo la carreggiata sud, invece, prosegue sul tracciato della via Oreste Leonardi fino alla pk 2+450. In questo punto, la via Leonardi attualmente si immette sul tracciato della Salaria mediante intersezione a raso. Il progetto di adeguamento stradale prevede la soppressione dell'intersezione a raso e il prolungamento della complanare in affiancamento alla strada di progetto fino alla pk 2+850, quando il tracciato della complanare si sovrappone nuovamente a una viabilità locale esistente, che serve alcuni nuclei residenziali posti ad ovest della SS4.

La Figura 77 mostra inoltre, sul lato est del tracciato di progetto, l'area di esondazione dell'alveo principale che caratterizza questo tratto di tracciato: il fosso di Ariana. Si nota che in questo tratto l'area di esondazione ha un'ampiezza limitata e si mantiene a una certa distanza dal tracciato di progetto.

La Figura 78 mostra il tracciato di progetto dalla pk 2+ 975 alla pk 4+500. In corrispondenza della pk 3+000 la carreggiata nord prende il posto di quella sud sul tracciato esistente e la carreggiata sud viene realizzata in affiancamento dapprima generalmente in rilevato e poi, a partire dalla pk 4+200 prevalentemente in trincea con scavi esigui del versante.



Figura 13 - Tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 2+975 alla pk 4+500

La complanare che costeggia la carreggiata nord prosegue lungo le viabilità esistenti fino circa alla pk 3+075. Da qui in poi, il tracciato è ridisegnato dal progetto in esame al fine di ricollegare i complessi residenziali sul lato ovest del tracciato. Sul lato opposto, con la medesima finalità, il progetto prevede la realizzazione di un altro

tratto di complanare, adiacente alla carreggiata nord, tra le progressive 3+425 e 4+125. La realizzazione di questo tratto di complanare ha comportato notevoli criticità di esecuzione a causa dell'estensione dell'area di esondazione del fosso di Ariana. Come evidente dalla planimetria, infatti, a partire dalla pk 3+575, l'area di esondazione aumenta notevolmente, sviluppandosi in stretta adiacenza al tracciato di progetto. Da qui fino

alla fine del secondo lotto, inoltre, il paesaggio che si sviluppa sul fronte est del tracciato è connotato dalla presenza di campi aperti adibiti a seminativi e al pascolo.

Inoltre si nota che in corrispondenza della pk 3+790 circa, è previsto un ramo di connessione della complanare lato ovest con il versante est del tracciato. L'attraversamento della piattaforma stradale è previsto mediante la realizzazione di un nuovo cavalcavia.

Le medesime problematiche si riscontrano nel tratto successivo di tracciato dalla pk 4+500 alla pk 5+925, mostrato in Figura 79. Al fine di evitare l'interferenza idraulica, la carreggiata nord prosegue in sovrapposizione della strada esistente, ed è la carreggiata sud ad essere realizzata ex novo sul versante ovest. Il versante in questo tratto di tracciato si presenta più acclive con pendenze analoghe a quelle riscontrate nel lotto 1, richiedendo considerevoli scavi per lo sbancamento delle scarpate che raggiungono altezze variabili tra 30 e 40 m.



Figura 14 - Tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 4+500 alla pk 5+925

La maggiore pendenza comporta l'assenza di caseggiati sul lato ovest; nuclei residenziali comunque sono presenti sul lato opposto ossia lungo la carreggiata nord. Conseguentemente, in corrispondenza della pk 4+550, la complanare ovest attraversa la piattaforma stradale mediante la realizzazione di un cavalcavia e si dispone sul lato opposto ossia adiacente alla carreggiata nord. Anche in questo caso la complanare viene in parte realizzata sull'area di esondazione che, come evidente dalla planimetria, interessa un'ampia zona ad est del tracciato, invadendo il tracciato stesso in alcuni tratti. A fine di garantire la sicurezza dell'asse principale e delle complanari dal pericolo di allagamento, il progetto di adeguamento prevede di alzare lievemente la livelletta della piattaforma stradale.



Figura 15 - Tracciato di progetto su ortofoto dalla pk 5+925 alla pk 6+900

In corrispondenza della pk 4+700, il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo a rotatoria in luogo dell'intersezione a raso esistente. Lo svincolo connette la complanare di progetto con la Strada Provinciale 34.

Alla pk 5+070 si nota la presenza di un nucleo residenziale lungo la carreggiata sud. Il collegamento di questo con la carreggiata nord e quindi con il versante est della strada è ripristinato mediante una rampa di connessione che attraversa la piattaforma stradale alla pk 5+150, mediante la realizzazione di un cavalcavia.

L'ultimo tratto di tracciato, rappresentato nella seguente immagine arriva fino alla pk 6+900. Il tratto finale costituisce la parte maggiormente critica del tracciato del lotto 2. Infatti a partire circa dalla pk 6+000 l'area di esondazione del fitto bacino idrografico che caratterizza l'area, investe sia il lato est che il lato ovest del tracciato di progetto. Contemporaneamente il tracciato di progetto attraversa il comune di San Giovanni Reatino, trovandosi quindi zone urbanizzate sia lungo la carreggiata nord che lungo la carreggiata sud.

Conseguentemente qui il progetto stradale prevede la realizzazione di un nuovo ramo di complanare lungo la carreggiata sud e la prosecuzione della complanare lungo la carreggiata nord, finalizzate a garantire la ricucitura del tessuto urbano circostante. L'accesso ad entrambe le carreggiate dell'asse principale viene ripristinato tramite un sistema di svincoli a rotatoria. Più precisamente il progetto prevede in prossimità di San Giovanni Reatino, la realizzazione di tre nuove rotatorie di svincolo: una alla pk 6+500 dal lato della carreggiata nord, un alla pk 6+745 circa della carreggiata sud e l'ultima, esternamente al lotto di progetto e in corrispondenza dell'intersezione a raso con la SS4 bis.

Opere d'arte in progetto

Lungo il tracciato di progetto sono previste numerose opere minori finalizzate di contenimento superficiale delle scarpate, sostegno della sede e delle opere in rilevato. I cavalcavia CV01 – CV02 – CV03 si rendono necessari per la riconnessione puntuale est-ovest lungo lo sviluppo del tracciato

Le tipologie di opere minori adottate sono analoghe a quelle descritte con riferimento al lotto 1.

Di seguito sono riepilogate le singole opere incontrate lungo lo sviluppo del tracciato con la relativa denominazione:

	lunghezza	n° campate	tipo fondazione
OPERE D'ARTE MAGGIORI: PONTI, VIADOTTI E CAVALCAVIA			
CAVALCAVIA CV01 PK 0+530	30	1	pali d1200
CAVALCAVIA CV02 PK 3+780	150	5	pali d1200
CAVALCAVIA CV03 PK 5+155	30	1	pali d1200
VIADOTTO VI01 su viabilità secondaria (PK A.P. 0+325- 0+425)	100	4	pali d1200
VIADOTTO VI02 su viabilità secondaria (PK A.P. 0+975 - 1+025)	50	2	pali d1200
VIADOTTO VI03 su viabilità secondaria (PK A.P. 1+150-1+200)	50	2	pali d1200
VIADOTTO VI04 su viabilità secondaria PK 4+325	225	8	pali d1200
VIADOTTO VI05 su viabilità secondaria (PK A.P. 5+075-5+275)	200	8	pali d1200

Il CV01 sostituisce l'attuale cavalcavia presente nell'abitato di Ornaro Basso.

L'opera in unica luce è realizzata con un impalcato in acciaio calcestruzzo. Le spalle vengono realizzate su pali del diametro del 1200.

Il CV02 è presente alla progressiva 3+780 circa è viene realizzato per garantire la ricucitura territoriale est-ovest; la lunghezza complessiva dell'opera è di circa 150 metri e viene realizzata con 5 campate da 30m con impalcato in tavi in cls precompresso. Le fondazioni di pile e spalle verranno realizzate con pali del diametro 1200

I viadotti da VI01 a VI05 sono ubicati sulla viabilità secondaria di ricucitura.

il VI01, ubicato al sud dell'abitato di Ornaro Basso, presenta una lunghezza complessiva di circa 100 metri e viene realizzato con un impalcato a 4 luci con travi precomprese. Le fondazioni di pile e spalle vengono realizzate con pali del diametro 1200.

I viadotti VI02 e VI03 sono ubicati poco più a nord dell'abitato di Ornaro basso su viabilità secondaria di ricucitura ad est dell'asse principale.

La lunghezza di ciascuno dei due viadotti è pari a circa 50m; si prevede la realizzazione con impalcati a travi precomprese e pile e spalle con fondazioni su pali del diametro 1200.

Il viadotto VI04 si rende necessario per consentire alla viabilità secondaria l'attraversamento dell'asse principale in corrispondenza della PK 4+350 circa. L'opera presenta una lunghezza complessiva di circa 225 m e viene realizzata continuo in acciaio cls con 8 campate lunghezza variabile tra 20 e 35metri. Le pile e spalle verranno realizzate con fondazioni di tipo profondo con pali del diametro 1200.

Il viadotto VI05 si sviluppa sulla viabilità complanare tra le pk 5+075 e 5+275; l'impalcato di lunghezza complessiva pari a 200 m presenta 8 luci da 25m e viene realizzato con travi in cap e soletta. Le pile e le spalle presentano fondazioni profonde su pali del diametro del 1200.

4.3 - Documentazione: allegati tecnici e cartografici a scala adeguata
(barrare solo i documenti disponibili eventualmente allegati alla proposta)

<input type="checkbox"/> File vettoriali/shape della localizzazione dell’P/P/P/I/A <input type="checkbox"/> Carta zonizzazione di Piano/Programma <input type="checkbox"/> Relazione di Piano/Programma <input type="checkbox"/> Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere <input type="checkbox"/> Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere <input type="checkbox"/> Documentazione fotografica <i>ante operam</i>	<input type="checkbox"/> Eventuali studi ambientali disponibili <input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: <input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: <input type="checkbox"/> Altri elaborati tecnici: <input type="checkbox"/> Altro: <input checked="" type="checkbox"/> Altro: <p align="center">Ved. Elenco elaborati</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>4.2 - CONDIZIONI D’OBBLIGO <i>(n.b.: da non compilare in caso di screening semplificato)</i></p>	<p>Se, Si, il proponente si assume la piena responsabilità dell’attuazione delle Condizioni d’Obbligo riportate nella proposta.</p> <p>Riferimento all’Atto di individuazione delle Condizioni d’Obbligo: </p>	<p>Condizioni d’obbligo rispettate:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ➤ ➤ ➤ ➤ ➤
<p>Il P/P/P/I/A è stato elaborato ed è conforme al rispetto della Condizioni d’Obbligo?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Se, No, perché:</p>	

SEZIONE 5 - DECODIFICA DEL PIANO/PROGETTO/INTERVENTO/ATTIVITA’
(compilare solo parti pertinenti)

E’ prevista trasformazione di uso del suolo?	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> PERMANENTE	<input type="checkbox"/> TEMPORANEA
----------------------------------------------	----------------------------------------	-----------------------------	------------------------------------------------	-------------------------------------

Se, **Si**, cosa è previsto:

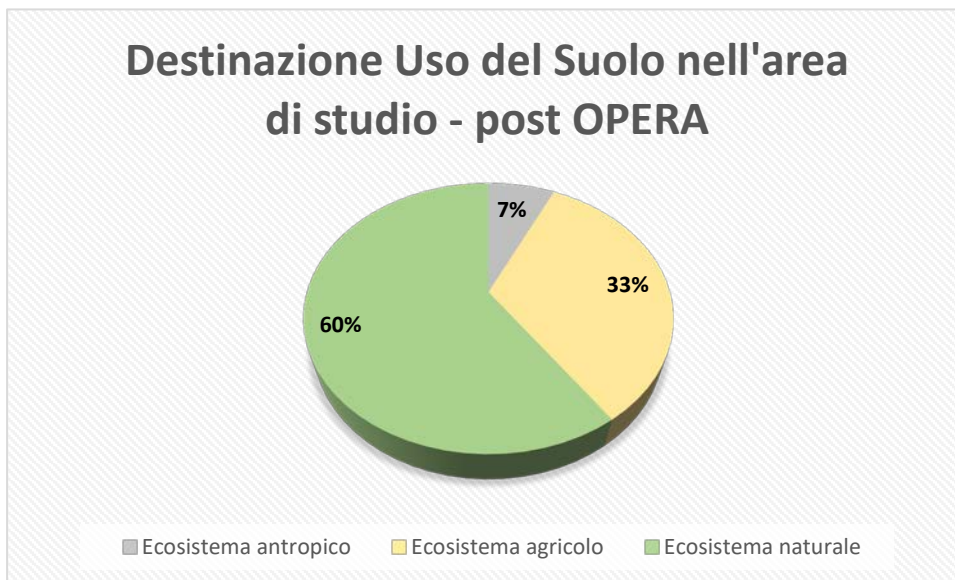
La realizzazione degli interventi genera una sottrazione permanente di suolo, per effetto degli ampliamenti della sede stradale della realizzazione di alcune viabilità di rammaglio della rete viaria secondaria esistente.

La sovrapposizione delle opere in progetto sulla carta di uso del suolo aggiornata ha consentito di valutare le categorie di uso del suolo maggiormente interessate.

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa che evidenzia come il potenziamento della Salaria aumenti di circa 29,5 ha la categoria di uso del suolo relativa alle infrastrutture viarie a discapito delle limitrofe aree antropizzate e naturali:

Ecosistema	CLC	Descrizione	Superficie [ha] (ante opera)	Superficie [ha] (post opera)	DIFFERENZA [ha]
Antropico	111	Zone residenziali a tessuto continuo	3,6	3,4	-0,2
	112	Tessuto urbano discontinuo	32,5	32,4	-0,1
	121	Aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati	4,1	3,5	-0,6
	122	Reti stradali, ferrovie, e infrastrutture tecniche	25,5	55,0	29,5
	131	Aree estrattive	3,6	3,4	-0,2
	132	Discariche	1,9	1,7	-0,3
	133	Aree in costruzione	4,3	4,3	0,0
	142	Aree ricreative e sportive	5,8	5,2	-0,6
Agricolo	211	Terreni arabili in aree non irrigue	98,7	96,5	-2,2
	212	Seminativi in aree non irrigue	133,6	126,1	-7,4
	221	Vigneti	11,3	11,3	0,0
	223	Oliveti	109,9	109,9	0,0
	231	Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione	78,1	76,7	-1,4
	242	Sistemi colturali e particellari complessi	13,1	13,1	0,0
	243	Aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti	42,8	40,9	-1,9
	321	Aree a pascolo naturale e praterie	43,4	42,8	-0,6
Naturale	311	Bosco di latifoglie	904,2	890,2	-14,0
	312	Boschi di conifere	0,1	0,1	0,0
	322	Brughiere e cespuglieti	15,2	15,0	-0,2
	324	Vegetazione in evoluzione	18,7	18,7	0,0
	511	Corsi d'acqua, canali e idrovie	2,7	2,7	0,0

Sulla base dello studio effettuato si evince come, a seguito dell'intervento di potenziamento previsto, l'aumento della superficie asseribile all'ecosistema antropico aumenti di soli 2 punti percentuali a discapito delle componenti agricola e naturale. Si tratta comunque di aree naturali ed agricole situate nei pressi della viabilità esistente.



Sono previste movimenti terra/sbancamenti/scavi?	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Verranno livellate od effettuati interventi di spietramento su superfici naturali?	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
--------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

SCAVI LOTTO 1 (mc)

Scavi di sbancamento	943512
Scavi di fondazione opere	20872
Pali	16223
Scotico	39446
Scavo in galleria	85389
Demolizione pavimentazioni	39826
Demolizioni manufatti	8721
TOTALE SCAVI	1153990

Se, **Si**, cosa è previsto:

.....

.....

.....

<p>SCAVI LOTTO 2 (mc)</p> <table border="1" data-bbox="225 277 740 692"> <tr> <td>Scavi di sbancamento</td> <td>313072</td> </tr> <tr> <td>Scavi di fondazione opere</td> <td>68500</td> </tr> <tr> <td>Pali</td> <td>74000</td> </tr> <tr> <td>Scotico</td> <td>62651</td> </tr> <tr> <td>Demolizione pavimentazioni</td> <td>3400</td> </tr> <tr> <td>Demolizioni manufatti</td> <td>8000</td> </tr> <tr> <td>TOTALE SCAVI</td> <td>529623</td> </tr> </table>	Scavi di sbancamento	313072	Scavi di fondazione opere	68500	Pali	74000	Scotico	62651	Demolizione pavimentazioni	3400	Demolizioni manufatti	8000	TOTALE SCAVI	529623	
Scavi di sbancamento	313072														
Scavi di fondazione opere	68500														
Pali	74000														
Scotico	62651														
Demolizione pavimentazioni	3400														
Demolizioni manufatti	8000														
TOTALE SCAVI	529623														
<p>Sono previste aree di cantiere e/o aree di stoccaggio materiali/terreno asportato/etc.?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI</p> <p><input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Per la localizzazione dei cantieri, nel caso in oggetto si è tenuto conto delle caratteristiche dell'opera e del territorio ad essa adiacente per cui:</p> <p>Sono stati localizzati lungo la linea di progetto tre distinte tipologie di aree di cantierizzazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> – cantiere base - CB: in essa trovano ubicazione sia le funzioni logistiche legate al ristoro e ricovero delle maestranze, sia funzioni di carattere operativo, quali quelle di coordinamento, di direzione lavori, ovvero deposito attrezzature e manutenzione dei mezzi operativi. Nell'area, quindi, sono ubicati sia edifici destinati alla logistica di cantiere, come spogliatoi, dormitori, infermeria, etc., sia strutture più strettamente legate alle attività produttive come magazzini, uffici, laboratori etc.; – aree tecniche - AS: l'area ha la funzione di ospitare sia i materiali provenienti dagli scavi previsti lungo il sedime di progetto che, eventualmente, i materiali inerti (da rilevato) provenienti dai poli di approvvigionamento esterni alle aree di cantiere. In particolare, i materiali provenienti dagli scavi, prima di essere posti in opera, saranno opportunamente caratterizzati secondo quanto previsto dalla normativa vigente. In ragione di ciò tale area di accumulo è opportunamente attrezzata/organizzata per stoccare differenti tipologie di materiali, fino alla relativa posa in opera degli inerti; – cantiere operativo - CO: svolge la funzione propedeutica e contestuale alla costruzione delle opere d'arte in prossimità delle quali sono ubicate, in ragione di ciò all'interno si 														

prevedono essenzialmente funzioni legate al deposito materiali ed attrezzature, eventuale spogliatoio.

La corretta pianificazione del processo di cantierizzazione che governa la fase realizzativa dell'opera, è da ritenersi fattore prioritario anche in termini ambientali, al fine di ridurre i potenziali impatti legati alla fase costruttiva. In ragione di ciò, le aree di cantiere base e tecnico sono previste per tutta la durata dei lavori fino a progetto terminato, mentre le aree di cantiere operativo sono legate alla durata di realizzazione dell'opera d'arte corrispondente, per poi essere rimossi con ripristino dello stato dei luoghi.

Le fasi realizzative dell'opera sono state individuate in modalità di esercizio del traffico evitando il più possibile deviazioni del flusso rispetto alle direzioni principali, a tali obiettivi si è aggiunta la necessità di evitare la chiusura delle rampe di uscita immissioni presenti.

Nella tabella seguente sono sintetizzati i dati principali delle singole aree.

ID	Km/Posizione	(mq)	TIPOLOGIA DI CANTIERE	COMUNE
CANTIERE CB01	Via Salaria Bivio SP34	30.000	Campo base	Belmonte in Sabina
CANTIERE CO01	Via Salaria km 68	7.025	Campo operativo	Rieti
STOCCAGGIO AS01	VIA Salaria km 52	24.000	Stoccaggio	Scandriglia
STOCCAGGIO AS 02	SR 314 Via Lidinese	13.000	Stoccaggio	Poggio San Lorenzo
STOCCAGGIO AS 03	Via Salaria km 64	7.730	Stoccaggio	Torricelle in Sabina
CANTIERE CO01	Via Salaria km 60	3.500	Campo operativo d'opera	Casaprota
CANTIERE CO02	Via Salaria km 60	3.500	Campo operativo d'opera	Casaprota
CANTIERE CO03	Via Salaria km 60	3.500	Campo operativo d'opera	Casaprota
CANTIERE CO04	Via Salaria Bivio Casaprota	3.500	Campo operativo	Torricella in Sabina
CANTIERE CO05	Via Salaria Bivio Casaprota	3.500	Campo operativo d'opera	Torricella in Sabina

Lungo l'intero asse di progetto sono previste 3 aree di stoccaggio terre in corrispondenza delle lavorazioni che

		<p>necessitano di maggiore apporto di volumi di terre per la formazione di rilevati. In attesa del suo utilizzo, il materiale verrà protetto da teli di copertura e controllato all'interno dell'area di recinzione del deposito stesso; in condizioni climatiche particolari, potrà essere limitatamente irrorato superficialmente con nebulizzatori, al fine di non indurre dispersioni di polveri nell'ambiente. Il terreno vegetale sarà comunque separato dallo stoccaggio del terreno di recupero, in quanto è destinato a ricostituire la coltre vegetale dei ripristini e dei rimodellamenti; ciò, allo scopo di non ridurne le proprietà pedologiche necessarie per la ricostituzione della vegetazione autoctona.</p>	
<p>E' necessaria l'apertura o la sistemazione di piste di accesso all'area?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Le piste verranno ripristinate a fine dei lavori/attività?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>
<p>Se, Si, cosa è previsto:</p> <p>I percorsi dei mezzi di cantiere saranno di due tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strade esistenti da adeguare (strade bianche e/o bitumate), quando si riutilizzeranno percorsi esistenti di cui si prevede un ampliamento o un rifacimento del fondo • Piste di nuova realizzazione, quando non ricalcano percorsi esistenti <p>Per la realizzazione e il mantenimento in efficienza delle piste di cantiere si considerano le seguenti operazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decespugliamento vegetazione esistente • Sagomatura del terreno secondo l'angolo di natural declivo o tramite l'utilizzo di gabbioni riempiti con materiale inerte di idonea pezzatura • Posizionamento di eventuali tubi tipo ARMCO per garantire la continuità idraulica di eventuali corsi d'acqua interferiti • Scotico del terreno vegetale • Formazione pista di cantiere con sezione compresa tra 4,50 e 6,00 m, composta da uno strato di 30 cm di materiali inerti e dotata di piazzole di scambio per i mezzi di cantiere ogni 250m 		<p>Se, Si, cosa è previsto:</p> <p>Al termine delle attività, se non diversamente richiesto dall'Ente proprietario della strada si dovrà provvedere alla demolizione della pavimentazione ed al ripristino dello stato preesistente.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Posizionamento idonea segnaletica di obbligo e divieto • Rifacimenti nel corso del tempo con il posizionamento di uno strato ulteriore di misto granulare • Idonea bagnatura per ridurre la produzione di polveri durante l'utilizzo. <p>Per quanto riguarda gli adeguamenti provvisori delle strade bitumate esistenti si dovrà prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scotico del terreno vegetale e preparazione del piano di posa; • Realizzazione della fondazione stradale (15cm di misto granulare stabilizzato non legato) • Realizzazione di uno strato da 10 cm di base/binder e completamento con manto di usura da 3cm; • Eventuale riposizionamento idonea segnaletica di obbligo e divieto. 	
<p>E' previsto l'impiego di tecniche di ingegneria naturalistica e/o la realizzazione di interventi finalizzati al miglioramento ambientale?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Sono previsti i seguenti interventi: Idrosemina delle scarpate stradali, messa a dimora di piante arboree-arbustive ed erbacee per opere di mitigazione ambientale ed inserimento paesaggistico.</p> <p>Ved. Elaborati:</p> <p>LOTTO 1 T01IA00AMBRE01B Relazione delle opere a verde T01IA00AMBCO01B Planimetria generale delle opere di mitigazione Tav 1 di 3 T01IA00AMBCO01B Planimetria generale delle opere di mitigazione Tav 2 di 3 T01IA00AMBCO01B Planimetria generale delle opere di mitigazione Tav 3 di 3 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 1 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 2 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 3 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 4 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 5 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 6 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 7 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 8 T01IA00AMBPL01B Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav.9 T01IA00AMBSZ01B Sezioni con opere a verde T01IA00AMBDT01B Sesti di impianto e dettagli Tav. 1 T01IA00AMBDT01B Sesti di impianto e dettagli Tav. 2</p> <p>LOTTO 2 T02IA00AMBRE01A Relazione delle opere a verde T02IA00AMBCO01A Planimetria generale delle opere di mitigazione Tav 1 di 3 T02IA00AMBCO01A Planimetria generale delle opere di mitigazione Tav 2 di 3 T02IA00AMBCO01A Planimetria generale delle opere di mitigazione Tav 3 di 3 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 1 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 2 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 3 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 4 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 5 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 6 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 7 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav. 8 T02IA00AMBPL01A Planimetria delle opere di mitigazione ambientale - Tav.9 T02IA00AMBSZ01A Sezioni con opere a verde T02IA00AMBDT01A Sesti di impianto e dettagli Tav. 1 T02IA00AMBDT01A Sesti di impianto e dettagli Tav. 2</p>

Specie vegetali	E' previsto il taglio/esbosco/rimozione di specie vegetali?	Dal confronto tra la carta della vegetazione reale di fase ante operam e gli ingombri della nuovo sistema viario sono state calcolate le aree di sottrazione di vegetazione per singolo areale.			
	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	La seguente tabella riporta, per singola area interferita dalle opere, la superficie ante e post operam e la relativa differenza			
		Tipologia vegetazione	Superficie ANTE OPERAM [ha]	Superficie POST OPERAM [ha]	Differenza [ha]
		Aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti	17,2600	16,3000	0,9598391
		Aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti	1,5100	1,1900	0,3216735
		Aree prevalentemente occupate da coltura agraria con presenza di spazi naturali importanti	2,7600	2,3500	0,4098435
		Cerreta neutro-basifila collinare	9,4800	9,4000	0,0747078
		Cerreta neutro-basifila collinare	58,9800	58,3800	0,6026649
		Cerreta neutro-basifila submontana	322,5200	317,7300	4,7890487
		Lecceta mesoxerofila	182,9900	178,3400	4,6506805
		Orno-ostrieto e boscaglie a carpinella	0,4900	0,3400	0,1480521
		Ostrieto mesofilo	25,7800	24,8600	0,9273722
		Querceto a roverella con cerro	42,9500	42,1100	0,8385316
		Querceto a roverella mesoxerofilo	18,6200	17,8600	0,7641361
		Querceto a roverella mesoxerofilo	7,5000	7,3600	0,1354811
		Querceto a roverella mesoxerofilo	48,5100	48,0200	0,4827
		Rimboscimento di pini e/o altre conifere montane	4,6000	4,5700	0,0248852
		Rimboscimento di pini e/o altre conifere montane	8,1500	8,0600	0,0943343
		Robinetto/ailanteto	1,9200	1,8400	0,0789947
		Robinetto/ailanteto	4,0300	3,9500	0,0749365
	Robinetto/ailanteto	2,4200	2,2500	0,1752175	
	Seminativi semplici in aree irrigue	135,4200	128,4800	6,9404206	
	Seminativi semplici in aree irrigue	3,5800	3,3300	0,2481352	

	Seminativi semplici in aree non irrigue	36,1800	34,4200	1,7603134
	Seminativi semplici in aree non irrigue	44,1500	43,8400	0,3077667
	Superfici a copertura erbacea densa	12,3900	12,3100	0,0786106
	Superfici a copertura erbacea densa	13,4200	13,1900	0,2307549
	Superfici a copertura erbacea densa	5,4300	5,1600	0,2641752
	TOT			25,38
<p>E' stata stimata una diminuzione di circa 25,4 ha della componente vegetazionale.</p> <p>In realtà si tratta per lo più delle aree adiacenti ed in prossimità dell'esistente asse viario e dei tratti che accoglieranno la viabilità secondaria di servizio.</p> <p>Nello specifico si avrà una perdita complessiva di circa 14 ha della componente vegetazionale arboreo arbustiva (per lo più lecceta e cerreta di fondo valle), e di circa 11,5 ha della componente vegetazionale erbacea (per lo più seminativi).</p>				
<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionale riguardante le specie vegetali alloctone e le attività di controllo delle stesse (es. eradicazione)?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI</p> <p><input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Sono previsti interventi di piantumazione/rinverdimento/messa a dimora di specie vegetali?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI</p> <p><input type="checkbox"/> NO</p> <p>Sono stati previsti interventi di piantagione di specie arboree, arbustive, ed erbacee per garantire un'efficace funzione mitigativa che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato. In sintesi gli interventi sono riconducibili alle seguenti tipologie: Filari arborei – Gruppi arboreo arbustivi – Gruppi arbustivi – Siepi arbustive – idrosemina delle scarpate – semina a spaglio delle aree interessate alle piantumazioni.</p> <p>I fattori che hanno determinato la scelta delle specie vegetali per gli interventi sono così sintetizzabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> fattori botanici e fitosociologici, le specie prescelte sono individuate tra quelle autoctone, sia per questioni ecologiche, che di capacità di attecchimento, cercando di individuare specie che possiedano doti di 			

	<p>reciproca complementarietà, in modo da formare associazioni vegetali ben equilibrate e stabili nel tempo;</p> <ul style="list-style-type: none"> • criteri ecosistemici, le specie sono individuate in funzione della potenzialità delle stesse nel determinare l'arricchimento della complessità biologica; • criteri agronomici ed economici, gli interventi sono calibrati in modo da contenere gli interventi e le spese di manutenzione (potature, sfalci, irrigazione, concimazione, diserbo). <p>Si prevede l'impiego delle seguenti specie: <i>Quercus pubescens</i>, <i>Quercus ilex</i>, <i>Fraxinus ornus</i>, <i>Acer campestre</i>, <i>Pyrus piraster</i>, <i>Prunus spinosa</i>, <i>Rosa canina</i>, <i>Berberis vulgaris</i>, <i>Ligustrum vulgaris</i>, <i>Cornus mas</i>, <i>Crataegus monogyna</i>, <i>Hedera helix</i>, <i>Lonicera caprifolium</i>, <i>Clematis vitalba</i></p>	
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Specie animali</p>	<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionale riguardante le specie animali alloctone e la loro attività di gestione?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI</p> <p><input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Sono previsti interventi di controllo/immissione/ripopolamento/allevamento di specie animali o attività di pesca sportiva?</p> <p><input type="checkbox"/> SI</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NO</p> <p><input type="checkbox"/></p> <p>Se, Si, cosa è previsto:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Indicare le specie interessate:</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Mezzi meccanici</p>	<p>Mezzi di cantiere o mezzi necessari per lo svolgimento dell'intervento</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pale meccaniche, escavatori ➤ Autocarri, Autogru, Autobetoniere, Pompe per calcestruzzo, Trivelle per esecuzione pali trivellati e micropali, Autobotti. ➤ Rulli compattatori, Compressori, Vibrofinitrici <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Fonti di inquinamento e produzione di rifiuti</p>	<p>La proposta prevede la presenza di fonti di inquinamento (luminoso, chimico, sonoro, acquatico, etc.) o produzione di rifiuti?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI</p>	<p>La proposta è conforme alla normativa nazionale e/o regionali di settore?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p> <p>La proposta non genera forme di inquinamento significative, si stimano lievi incrementi dell'inquinamento acustico attualmente determinato dal traffico della strada statale esistente, che risultano concentrati in tre tratti del Lotto 2, nel territorio comunale di Rieti.</p>

	<input type="checkbox"/> NO	Per tali tratti sono previste le seguenti misure mitigative:																													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d9ead3;"> <th colspan="6">Interventi di mitigazione</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>Inizio*</th> <th>Fine*</th> <th>Lunghezza</th> <th>Altezza</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Pavimentazione fonoassorbente</td> <td style="text-align: center;">km 3+150</td> <td style="text-align: center;">km 3+400</td> <td style="text-align: center;">250 m</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">km 5+975</td> <td style="text-align: center;">Km 6+725</td> <td style="text-align: center;">750 m</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">Barriere fonoassorbenti</td> <td style="text-align: center;">km 3+975</td> <td style="text-align: center;">km 4+045</td> <td style="text-align: center;">70 m</td> <td style="text-align: center;">4 m</td> </tr> </tbody> </table>		Interventi di mitigazione								Inizio*	Fine*	Lunghezza	Altezza	1	Pavimentazione fonoassorbente	km 3+150	km 3+400	250 m	-	2	km 5+975	Km 6+725	750 m	-	3	Barriere fonoassorbenti	km 3+975	km 4+045	70 m	4 m
Interventi di mitigazione																															
		Inizio*	Fine*	Lunghezza	Altezza																										
1	Pavimentazione fonoassorbente	km 3+150	km 3+400	250 m	-																										
2		km 5+975	Km 6+725	750 m	-																										
3	Barriere fonoassorbenti	km 3+975	km 4+045	70 m	4 m																										
		Per quanto attiene la produzione di rifiuti le quantità principali sono relative alla demolizione dei manufatti esistenti e della pavimentazione stradale. Per la demolizione dei manufatti esistenti si stima la produzione di circa mc 16.720 di calcestruzzo, mentre per la demolizione del pacchetto di pavimentazione stradale si stima la produzione di circa mc 43.220 di conglomerato bituminoso e fondazione stradale, di cui circa mc 30.250 saranno rimpiegati per la realizzazione della nuova pavimentazione, con un esubero, quindi, pari a circa mc 12.970.																													
		Il progetto in questione non produce effetti significativi sulla componente rifiuti in quanto tutti i materiali da scavo e di demolizione, saranno smaltiti a norma di legge vigente in materia di gestione dei rifiuti. I materiali infatti saranno o riutilizzati o gestiti in qualità di rifiuto ai sensi della normativa vigente (parte IV D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.) con recapito a discarica inerti, non pericolosi e impianti di recupero.																													
Interventi edilizi		<input type="checkbox"/> Permesso a costruire <input type="checkbox"/> Permesso a costruire in sanatoria <input type="checkbox"/> Condono <input type="checkbox"/> DIA/SCIA <input type="checkbox"/> Altro	Estremi provvedimento o altre informazioni utili:																												
Per interventi edilizi su strutture preesistenti Riportare il titolo edilizio in forza al quale è stato realizzato l'immobile e/o struttura oggetto di intervento																															
Manifestazioni		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Numero presunto di partecipanti: ➤ Numero presunto di veicoli coinvolti nell'evento (moto, auto, biciclette, etc.): ➤ Numero presunto di mezzi di supporto (ambulanze, vigili del fuoco, forze dell'ordine, mezzi aerei o navali): ➤ Numero presunto di gruppi elettrogeni e/o bagni chimici: 																													
Per manifestazioni, gara, motoristiche, eventi sportivi, spettacoli pirotecnici, sagre, etc.																															
Attività ripetute																															

<p>L'attività/intervento si ripete annualmente/periodicamente alle stesse condizioni?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Descrivere:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
<p>La medesima tipologia di proposta ha già ottenuto in passato parere positivo di V.Inc.A?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p> <p>Se, Si, allegare e citare precedente parere in "Note".</p>	<p>Possibili varianti - modifiche:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Note:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

SEZIONE 6 - CRONOPROGRAMMA AZIONI PREVISTE PER IL P/P/P/I/A

<p>La durata prevista dei lavori del Lotto 1 è pari a 57 mesi</p>	<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> Consegna lavori/cantierizzazione Suolo e rilevati stradali Opere di sostegno Viadotti e cavalcavia Tombini Gallerie naturali Dismissione
--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

LOTTO 1

Anno: 1	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6	Mese 7	Mese 8	Mese 9	Mese 10	Mese 11	Mese 12
1° sett.												
2° sett.												
3° sett.												
4° sett.												

Anno: 2	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6	Mese 7	Mese 8	Mese 9	Mese 10	Mese 11	Mese 12
1° sett.												
2° sett.												
3° sett.												
4° sett.												

Anno: 3	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6	Mese 7	Mese 8	Mese 9	Mese 10	Mese 11	Mese 12
1° sett.												
2° sett.												
3° sett.												
4° sett.												

Anno: 4	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6	Mese 7	Mese 8	Mese 9	Mese 10	Mese 11	Mese 12
1° sett.												
2° sett.												
3° sett.												
4° sett.												

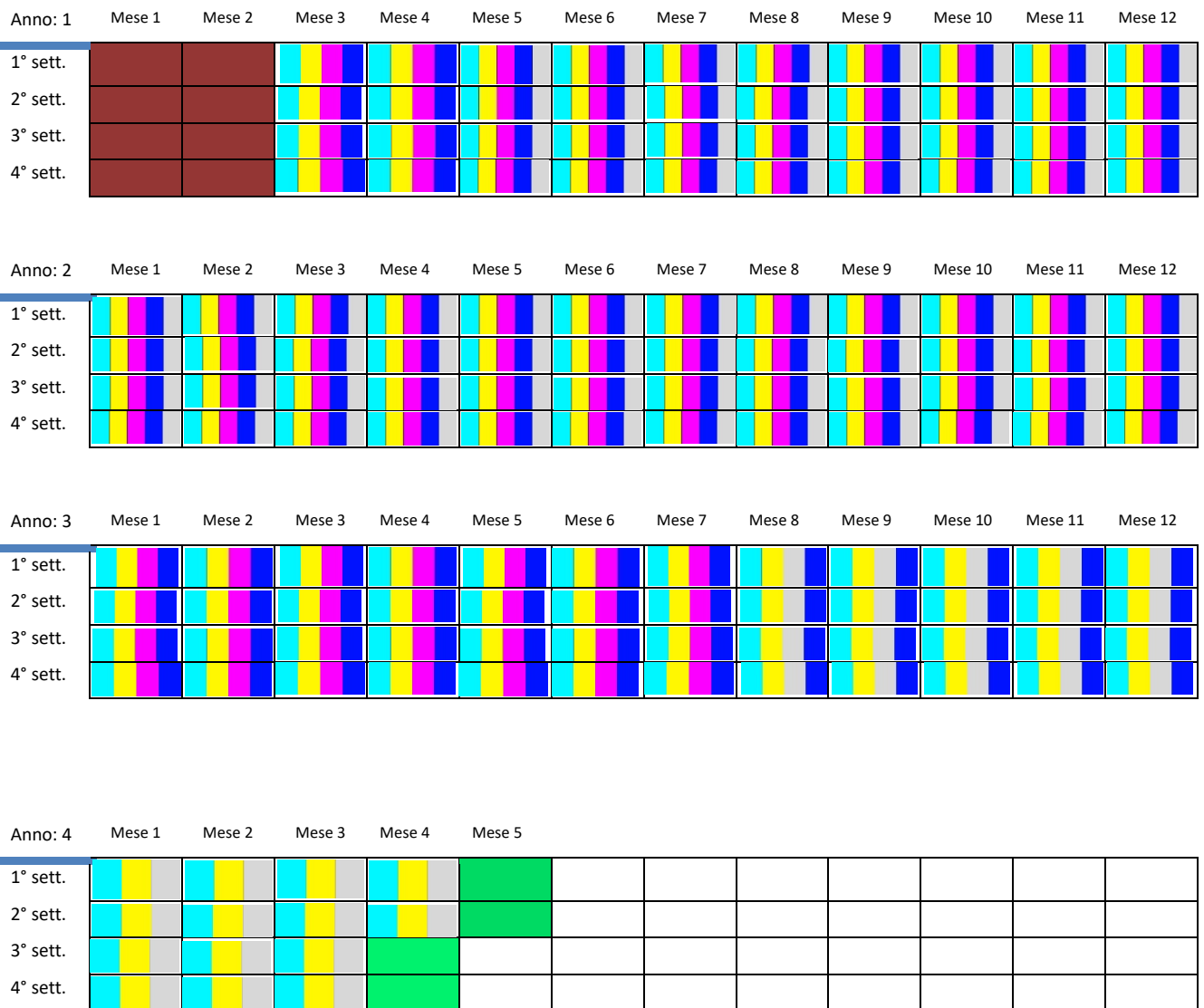
Anno: 5	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6	Mese 7	Mese 8	Mese 9	Mese 10	Mese 11	Mese 12
1° sett.												
2° sett.												
3° sett.												
4° sett.												

La durata prevista dei lavori del **Lotto 2** è pari a 40,5 mesi.

Legenda:

- Consegna lavori/cantierizzazione
- Suolo e rilevati stradali
- Opere di sostegno
- Viadotti e cavalcavia
- Tombini
- Opere varie
- Dismissione cantiere, ripristino e mitigazione ambientale

LOTTO 2



Ditta/Società	Proponente/ Professionista incaricato	Firma e/o Timbro	Luogo e data

(Compilare solo le parti necessarie in relazione alla tipologia della proposta)

**** le singole Regioni e PP.AA possono adeguare, integrare e/o modificare le informazioni presenti nel presente Format sulla base delle esigenze operative o peculiarità territoriali, prevedendo, se del caso, anche Format specifici per particolari attività settoriali.**