

**Lavori di miglioramento del tracciato della S.S.205 "Amerina"  
mediante rettifica delle curve al km 47+530 e al km 47+850 -  
Comune di Orvieto (TR)**

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

Lavori di miglioramento del tracciato della S.S. 205 "Amerina" mediante rettifica delle curve dal km 47+530 e al km 47+850 - Comune di Orvieto (TR)

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Allegato II-bis, punto 2/lettera c</b>	<b>strade extraurbane secondarie di interesse nazionale (denominata "S.S. 205 "Amerina")</b>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto per il miglioramento del tracciato della S.S. 205 "Amerina" mediante rettifica delle curve al dal Km 47+530 e al Km 47+850, prevede una soluzione ai problemi che attualmente presenta il tratto considerato, ubicato interamente nel comune di Orvieto, della viabilità che collega il territorio di Orvieto a quello di Baschi. **Problemi connessi alle due curve ad "S"** che nell'attuale conformazione realizzano l'affiancamento alla linea ferroviaria sottostante, ma con **raggi di curvatura stretti in ragione degli spazi esigui**. Si ha, infatti, che il tratto in progetto di variante **si colloca lungo un versante particolarmente acclive che vede, oltre alla strada Amerina, la vecchia linea ferroviaria RFI, Firenze – Roma e, ad una quota ancora inferiore il corso del Fiume Paglia. Gli attuali stretti raggi di curvatura** (nell'ordine di 27 ml) e la geometria delle curve e controcurve, **comportano anche una limitata visibilità della corsia opposta**, che, in caso di passaggio in simultanea di mezzi di grandi dimensioni (autoarticolati, autobus, trasporti speciali, ...) rendono possibile l'occupazione dell'intera sede viaria con il pericolo di rimanere incastrati tra di loro. Ciò anche per la mancanza di **banchine sufficientemente ampie** in ragione della limitatezza delle superfici disponibili. **Tali situazioni, in particolare in caso di incrocio di mezzi di grandi dimensioni, realizzano le condizioni per incidenti con il conseguente blocco della circolazione.** Il progetto, **al fine eliminare i problemi di cui sopra, opera** fondamentalmente **attraverso il miglioramento della geometria del tracciato in corrispondenza delle attuali curve proponendo**, sia con il "Nodo 1" che con il "Nodo 2", **maggiori i raggi di curvatura**, consentendo di migliorare anche le condizioni di visibilità della corsia opposta. Al fine di rendere maggiormente chiare le modalità dell'intervento si segnala che **il versante roccioso posto lateralmente la S.S. 205, si costituisce quale ambito di interesse naturale** in ragione, sia della copertura vegetale (bosco), sia per la presenza di calanchi nelle aree prive di vegetazione. **Tale vincolo ambientale non consente quindi di intervenire verso monte.** Conseguentemente, l'attuale bordo della viabilità lato monte, fondamentalmente definito dalle barriere paramassi, **è stato considerato imm modificabile e non vi sono interventi che comportano la diminuzione dei calanchi e/o delle superfici boscate.**

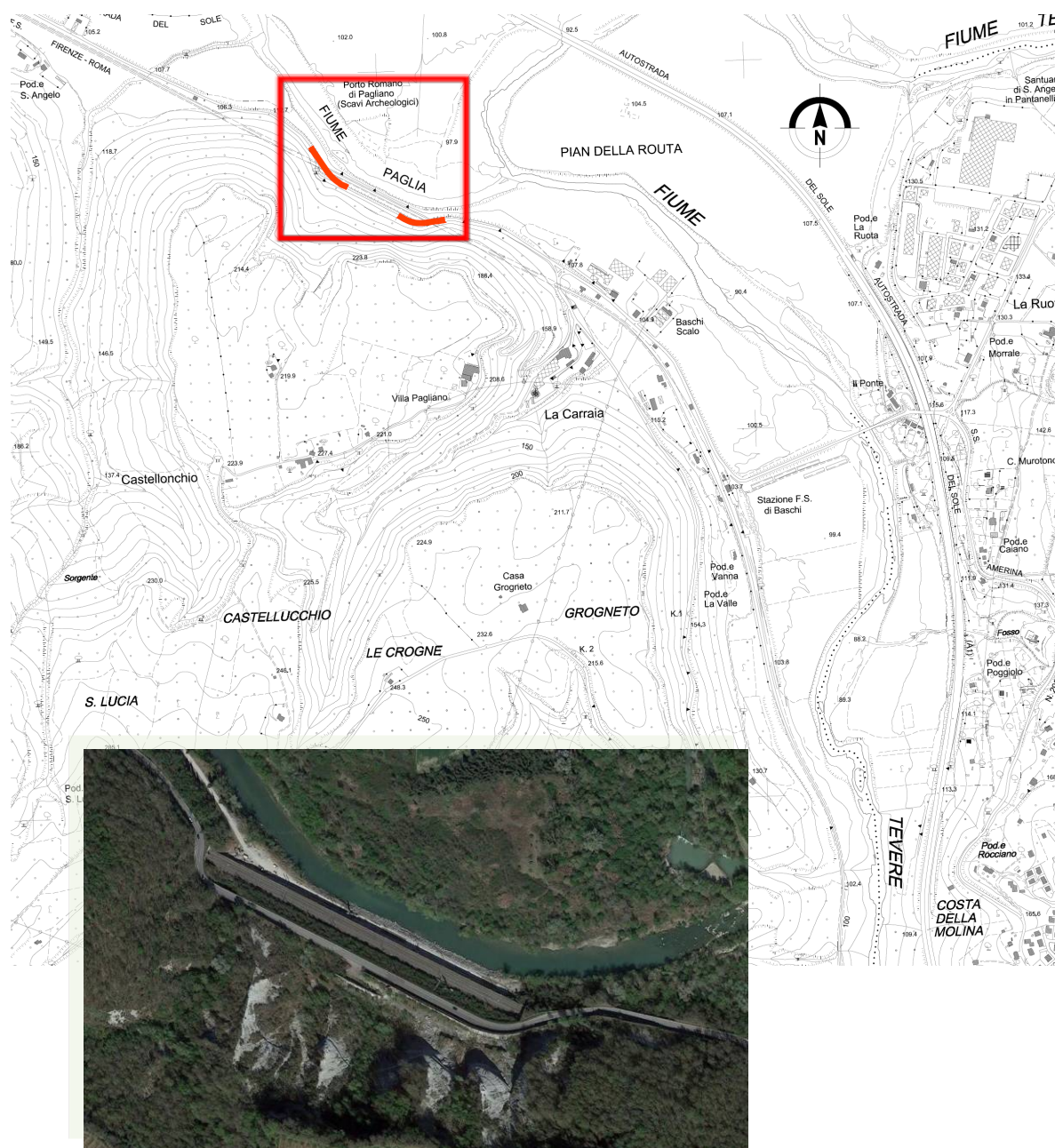
L'intervento prevede, quindi, lo **spostamento verso valle dell'asse stradale, in particolare nel caso del "Nodo 1"** (nodo ad ovest) in modo da rendere possibile una rettifica delle attuali curve attraverso la prosecuzione delle galleria ferroviaria che viene prolungata di ml. 50,00. Il prolungamento è realizzato con tratti di galleria artificiale conformate a trilitte.

Nel "**Nodo 2"** (nodo ad est) l'intervento prevede invece l'aumento dell'attuale raggio di curvatura, da realizzarsi attraverso un allargamento sempre verso valle "a sbalzo" della sede viabile attuale, così da consentire la corretta iscrizione dei veicoli pesanti e migliorare le condizioni di visibilità e di sicurezza degli utenti.

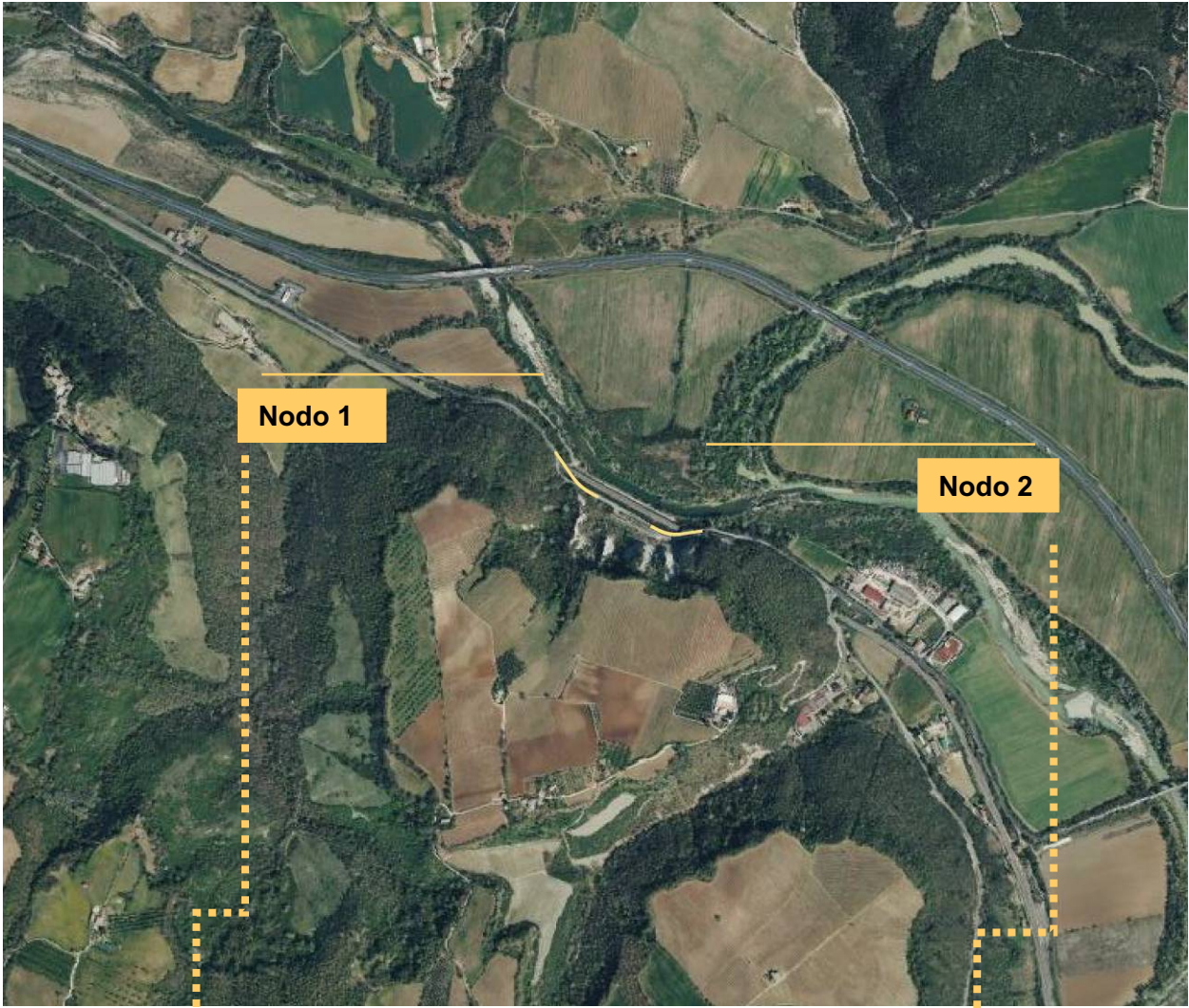
## 4. Localizzazione del progetto

L'intervento di adeguamento della **S.S. 205 "Amerina"**, si colloca nelle vicinanze di Orvieto, tra le progressive dal Km 47+530 al Km 47+850, quindi tra le frazioni di Orvieto Scalo e Baschi Scalo, in località Tordimonte, nelle vicinanze del bivio con la S.P. 98 per Bolsena. L'intervento ricade interamente nel territorio del Comune di Orvieto, anche se il confine con il Comune di Baschi è a breve distanza. Come emerge dalla documentazione cartografica allegata, **l'intervento è collocato a monte della valle del Fiume Paglia**, in destra idrografica, in prossimità della confluenza con il Fiume Tevere.

### Inquadramento territoriale



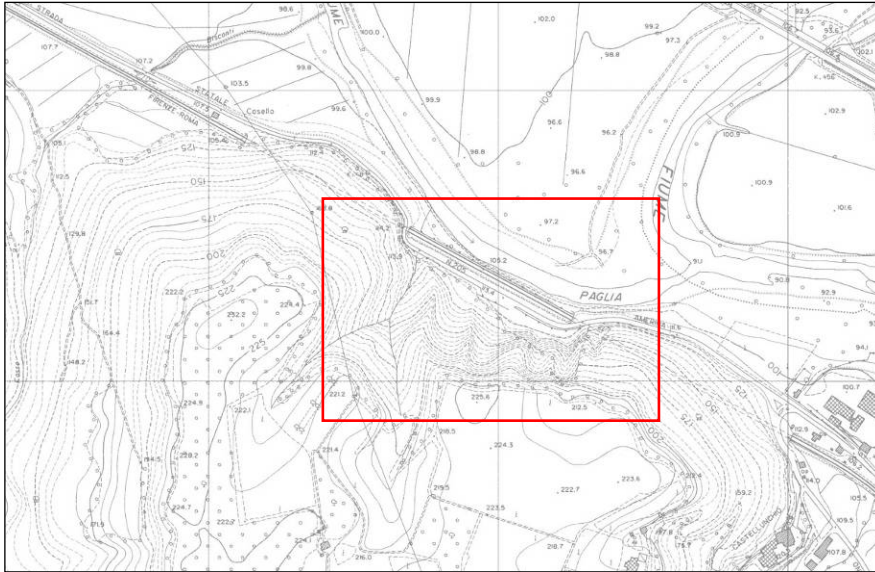
*Inquadramento generale - Corografia su Carta Tecnica Regionale Regione Umbria e vista area (ortofotocarta Google maps)*



Area di intervento su base ortofotografica – panoramica



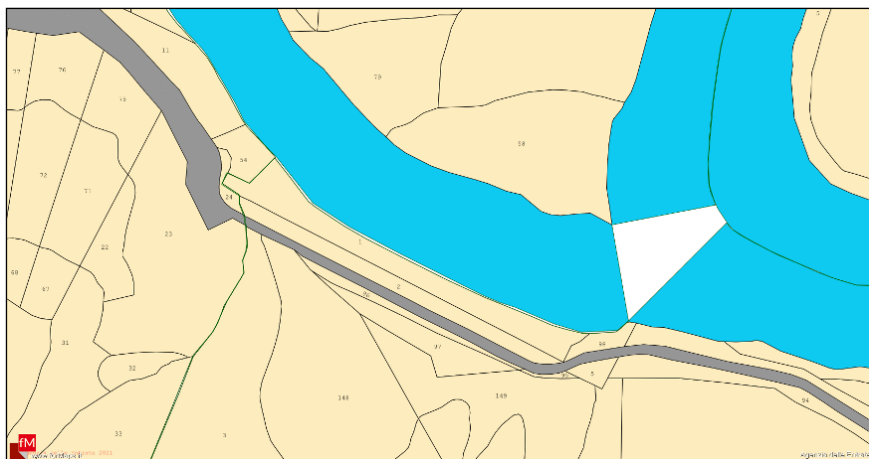
Area di intervento su base ortofotografica – dettaglio nodi



*Estratto della C.T.R. sezione 334-114*



*Estratti catastali - Foglio 239 e 240*



## Stato attuale

**La strada, nel tratto in oggetto, mediante delle curve, si dispone parallelamente sia allo stesso Fiume Paglia che al tracciato della linea ferroviaria Orvieto - Orte ordinaria.** Tracciato posto tra la stessa S.S. 205 e il Fiume ad una quota di circa 8,00 ml. più in basso; mentre la quota di riferimento del fiume è di circa 90,00 ml. s.l.m. e quindi di circa 23,00 ml. più in basso rispetto alla viabilità in oggetto.



*Vista complessiva verso ovest*

Dall'alto a sinistra scendendo verso destra è possibile scorgere i calanchi, la viabilità (nodo 1), la ferrovia, i lavori in corso di RFI, il Fiume Paglia

Il contesto in cui si colloca l'opera può essere descritto secondo la sua conformazione morfologica. E' possibile, infatti, descrivere lo stato attuale partendo dall'orografia che caratterizza l'area e che vede, dall'alto verso il basso:

- uno dei versanti del rilievo di Tordimonte, che sovrasta il tratto della S.S. n° 205 Amerina, raggiungendo un cacumine a circa 220 m. s.l.m., che sovrasta la porzione di viabilità in oggetto;
- da tale cacumine discendono i versanti in parte coperti da boschi, a prevalenza di querce e carpini, che, da circa metà del pendio, mutano in ragione della presenza di aree prive di vegetazione (aree nude) e caratterizzate dalla presenza di calanchi;
- a quota di circa 110 m. s.l.m. insiste la viabilità carrabile oggetto di intervento che si conforma secondo la morfologia del versante, dando origine a due curve e contro curve, ai due estremi e ad un tratto di viabilità rettilinea che le congiunge nella parte centrale. Viabilità che vede, nella parte verso monte la presenza di opere di difesa dalla caduta di massi costituite da muri in cemento armato e sovrastanti barriere paramassi;
- ad una quota ancora più bassa (circa 105 m. s.l.m.) insistono i binari della linea ferroviaria e, nei lati estremi, le gallerie che sottopassano sia la viabilità, sia la conformazione morfologica dei versanti;
- alla quota di circa 90,00 m. s.l.m., si trova la sponda in destra idrografica del Fiume Paglia che scorre da ovest verso est, e quindi la valle dello stesso fiume in cui si colloca, ad una distanza di circa 400 ml. l'autostrada A1 (Autostrada del Sole).



*Planimetria – Stato attuale*

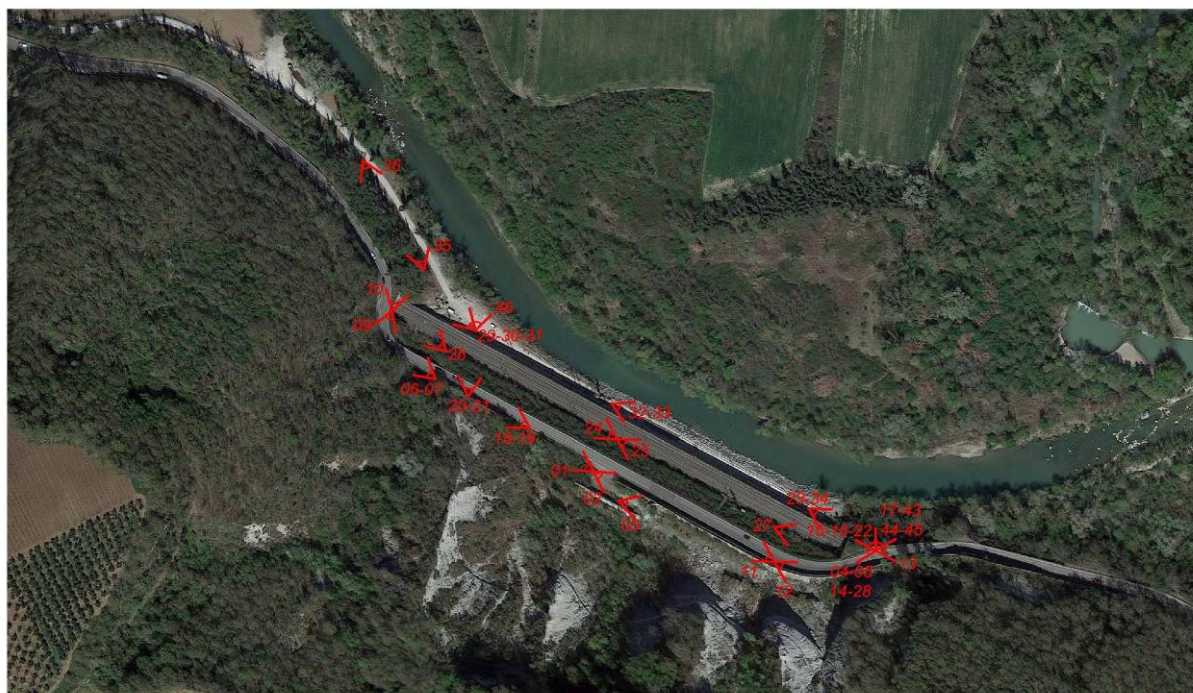
Nel caso in esame, come evidente dalla cartografia del PTCP di Terni, gli interventi proposti ricadono nella zonizzazione definita:

Subsistema	U.d.P.	Denominazione dell'Unità di Paesaggio
4	4Ci	Colline di Rocca Ripesena – Gabelletta - Tordimonte

Di seguito si commentano gli elaborati del PTCP di Terni analizzati i cui estratti sono riportati nelle sezioni successive:

- **Tavola IIa (Q. 130 III) – “Sistema ambientale e unità di paesaggio”:** i contenuti salienti di questo elaborato del piano provinciale attengono l'appartenenza dell'ambito di intervento all'unità di paesaggio 4Ci Colline di Rocca Ripesena - Gabelletta - Tordimonte, in un contesto in cui prevale un'U.d.P. connotata da paesaggio rurale e silvopastorale storico, con funzione regolatrice per il territorio provinciale.
- **Tavola 6 (Q. 130 III) – “Carta dei vincoli e delle emergenze di livello territoriale”:** nell'area in cui si collocano gli interventi del progetto in esame, il PTCP evidenzia i vincoli paesistici ambientali L. 1497/39, ora D.Lgs. 42/2004; si rilevano, inoltre, i limiti della ZPS, il Parco regionale del fiume Tevere e il vincolo idrogeologico.

## Prese fotografiche Stato Attuale



*Base orotografica per l'individuazione delle prese fotografiche selezionate*  
(estratto "T00IA00AMBRE02\_A - Documentazione fotografica" - ALL. 6\_Documentazione\_Fotografica\_Stato Attuale)



**Foto 01** - vista verso ovest sullo sfondo il "**Nodo 1**"



**Foto 02** - vista verso est sullo sfondo il "**Nodo 2**"



**Foto 04** - vista verso ovest sullo sfondo il "**Nodo 1**"



**Foto 06** - vista verso ovest sullo sfondo il "**Nodo 1**"





Foto 08 - vista verso ovest sullo sfondo il "Nodo 1"



Foto 10 - vista verso ovest sullo sfondo il "Nodo 1"



Foto 02 - vista verso est tratto (sul fondo) "Nodo 2"



Foto 11 - vista verso ovest tratto (sul fondo) "Nodo 2"



Foto 12 - vista verso est della curva "Nodo 2"



Foto 13 - vista verso est della curva "Nodo 2"



Foto 14 - vista verso ovest della curva "Nodo 2"



Foto 23 - visuale est (dal Fiume Paglia) tratto "Nodo 2"

## Viste panoramiche



**Foto 15** - vista complessiva verso ovest: Fiume Paglia e sullo sfondo l'imbocco della galleria ferroviaria e la sovrastante curva del "**Nodo 1**"



**Foto 18** – Vista complessiva verso ovest del tratto rettilineo della S.S. 205 "Amerina" interessato dalla variante del "**Nodo 1**" posto al di sopra della linea ferroviaria.



**Foto 28** – Vista complessiva verso ovest dall'alto a sinistra scendendo verso destra è possibile scorgere i calanchi, la viabilità (**Nodo 1**), la ferrovia, i lavori in corso di RFI, il Fiume Paglia.



**Foto 22** – Vista verso ovest del tratto interessato dall'adeguamento della viabilità del "**Nodo 2**" sovrastante il tracciato ferroviario



Foto 25 – Visuale est dal tracciato ferroviario sullo sfondo la galleria del "Nodo 2"



Foto n° 34 – Visuale est dal livello del Fiume Paglia: area interessata dai lavori per la realizzazione del "Nodo 2", in alto al centro, la galleria ferroviaria esistente.

## Gli imbocchi delle gallerie della ferrovia



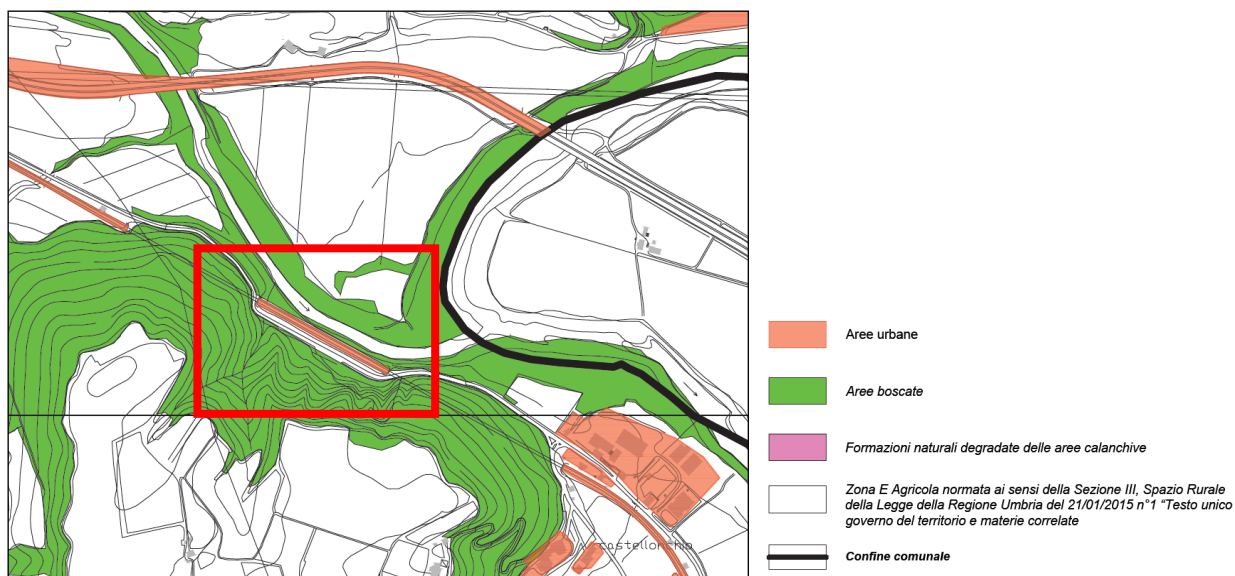
**Foto 26** – Vista verso ovest dal tracciato ferroviario, in dettaglio la galleria ferroviaria esistente che verrà prolungata e, al di sopra, la viabilità oggetto di variante che verrà rettificata (**Nodo 1**)



**Foto 27** – Vista verso est dal tracciato ferroviario, in dettaglio la galleria ferroviaria esistente che verrà prolungata e, al di sopra, la viabilità oggetto di variante che verrà rettificata - "**Nodo 2**"

## L'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo

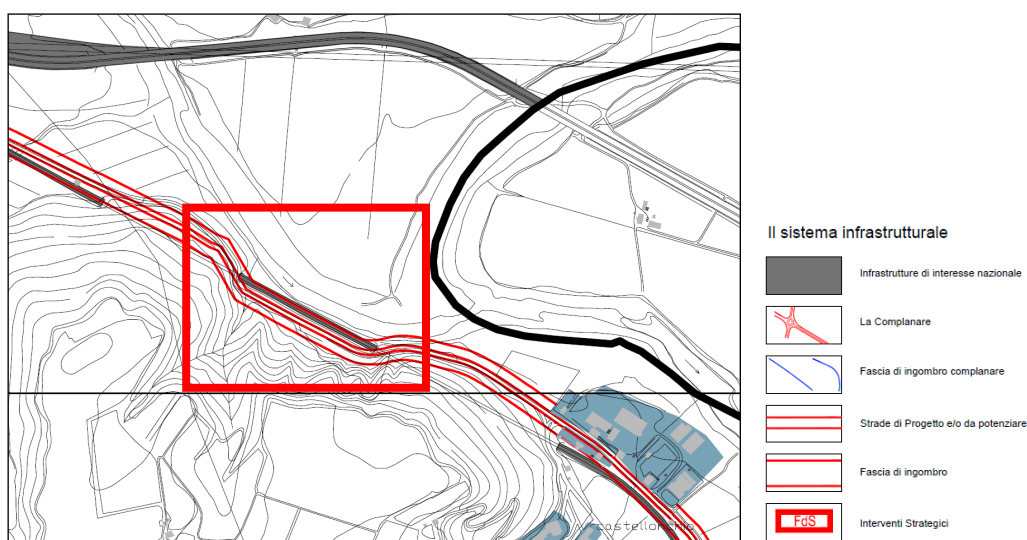
Individuazione dell'area di intervento nel PRG-PS - estratto Tav. N° 24/3 - Ambito Territoriale rurale -  
Disciplina urbanistica e paesistica



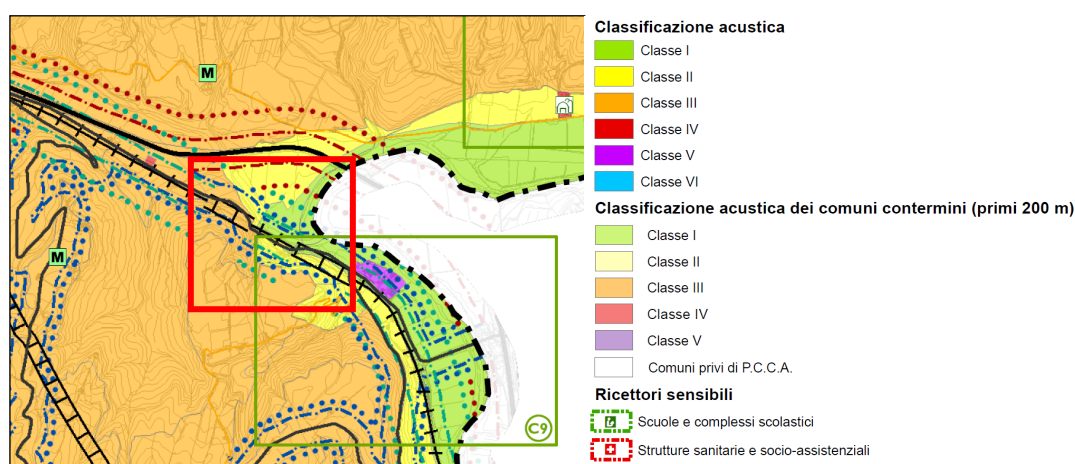
L'area di intervento si trova in un contesto agricolo e interessa la viabilità esistente, S.S. 205 "Amerina", a ridosso della linea ferroviaria Orvieto-Orte, in Aree parzialmente *boscate*.

Dall'estratto che segue l'infrastruttura di interesse viene individuata come *strada di progetto e/o da potenziare*, a cui è associata una *fascia di rispetto*.

Individuazione dell'area di intervento nel PRG-PS - estratto Tav. N° 25/3 - Ambito Territoriale urbano



## Comune di Orvieto - Estratto Tav. 2.1 - Zonizzazione acustica inquadramento generale



### AREE SENSIBILI

L'intervento in progetto ricade:

#### ⇒ Aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del D.Lgs 42/04

- **lettera c)** dell' art. 142, comma 1, del D.Lgs. 42/2004: i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna: **Fiume Paglia**
- **lettera g)** dell' art. 142, comma 1, del D.Lgs. 42/2004: territori coperti da foreste e da boschi.
- **lettera f)** dell' art. 142, comma 1, del D.Lgs. 42/2004: Parchi nazionali e regionali - **Parco Regionale del Fiume Tevere** di cui alla L.R. 3 marzo 1995 n. 9 "Tutela dell'ambiente e nuove norme in materia di Aree naturali protette"

È stata inoltrata la richiesta di Autorizzazione Paesaggistica (pratica n. 0495/2021 prot. 29840 del 16/09/2021) al Comune di Orvieto che, con nota prot. n. 32984 dell' 8/10/2021, ha comunicato la "non procedibilità" al rilascio dell'autorizzazione Paesaggistica in quanto ai sensi dell'art. 147 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i. il parere verrà espresso in sede di C.d.S. come specificato nella nota della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria - Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio - Ministero della Cultura prot. n. 17745 del 13/0829/09/2021 in pur dichiarando che la richiesta di rilascio di parere vincolante non è procedibile, comunica da quanto trasmesso **non si rilevano elementi ostativi al rilascio di parere favorevole di compatibilità paesaggistica.**

#### ⇒ Rete Natura 2000

- **ZPS IT5220024 Valle del Tevere Laghi di Corbara – Alviano**  
Sottoposto a valutazione di incidenza - VInCA (Direttiva 92/43/CEE-D.P.R. 357/1997 e s.m.i. - L.R. 1/2015 art. 13) in quanto sito della Rete Natura 2000 e con **D.D. N. 9170 del 17/09/2021** Regione Umbria - Giunta Regionale, **ha ottenuto "parere favorevole" sotto il profilo degli effetti diretti ed indiretti degli interventi, sugli habitat e sulle specie per i quali il sito è stato individuato** ("Lavori di miglioramento del tracciato della S.S. 205 "Amerina" mediante rettifica delle curve al km 47+530 e al km 47+850 come proposto da ANAS S.p.A.)

#### ⇒ Vincolo Idrogeologico (R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 e successive modifiche ed integrazioni)

⇒ **Pericolosità idrogeologica**

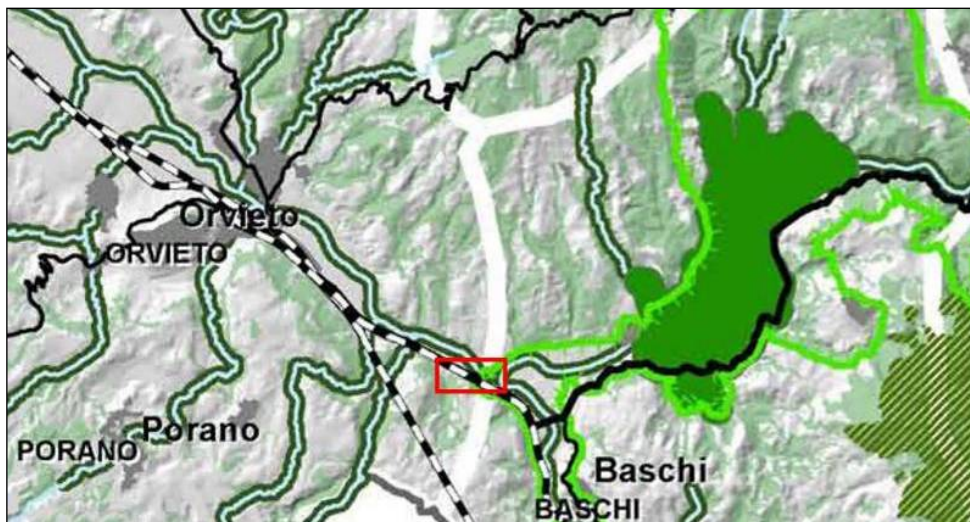
Frane

L'ambito di intervento è collocato in una zona soggetta a **pericolosità idrogeologica di livello 2 (Media P2)**. Situazione questa che trova conferma nelle barriere paramassi esistenti

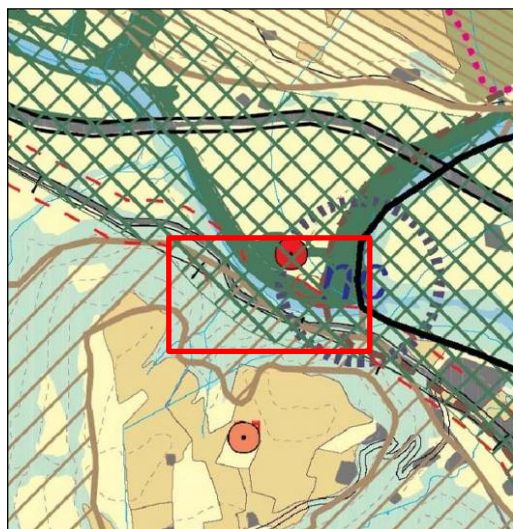
Idraulica

L'area oggetto rientra nella "**Fascia A**" del PAI Bacino del Fiume Tevere. Le opere risultano disciplinate all'art.28 delle norme del PAI, comma 2, lettera e).

*Piano Paesaggistico Regionale - Estratto QC 5.2 - "Carta delle aree tutelate per legge"*



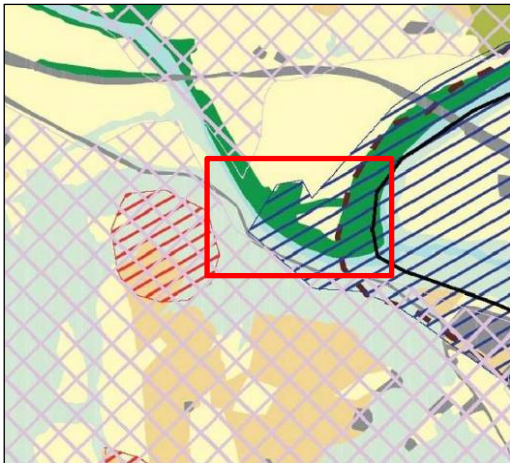
*Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di terni*






- LEGENDA
- Tracciati di origine storica
  - Serbatoio di naturalità – u.d.p. con funzione regolatrice per il territorio provinciale
  - Nodi connettivi
  - Aree di interesse faunistico
  - agri u.d.p. connotate da paesaggio rurale e silvopastorale storico
  - Zone di protezione speciale, siti di interesse comunitario e singolarità geologiche

*Estratto Tav. Ila – Sistema ambientale e unità di paesaggio*



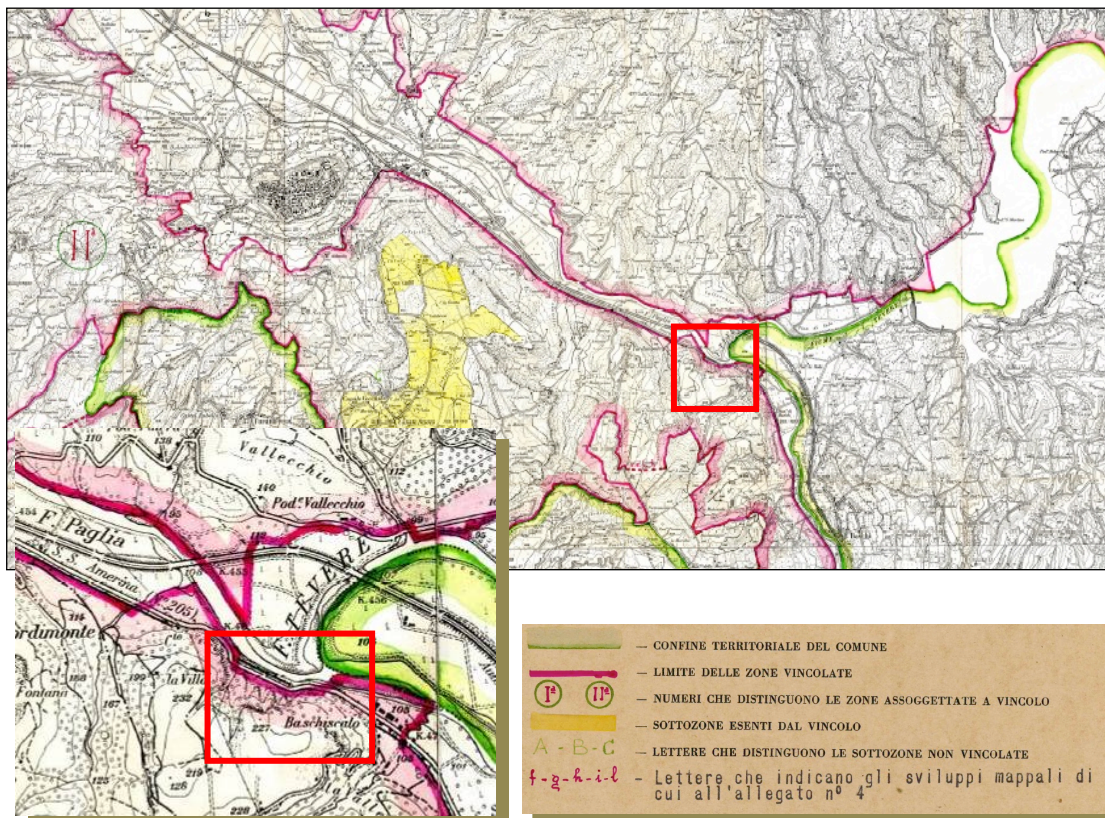


**LEGENDA**

-  Vincolo idrogeologico
-  Parchi regionali
-  Zone di protezione speciale (Z.P.S.)

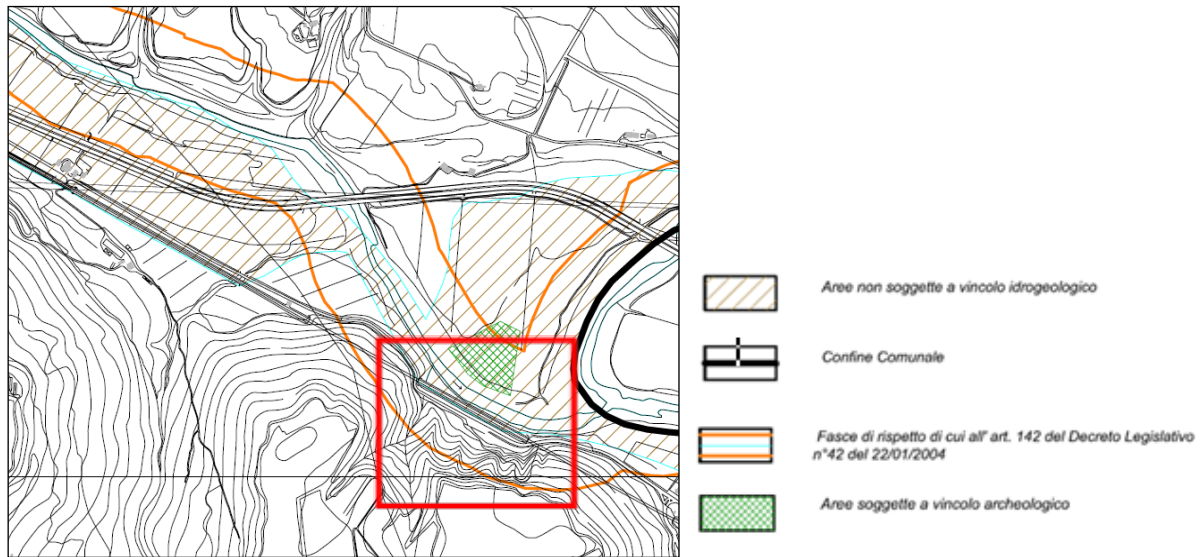
*Estratto Tav. 6 – Carta dei vincoli e delle emergenze di livello territoriale*

*Estratto Allegato 4 - Determinazione dei terreni che si sottopongono a vincolo per scopi idrogeologici ai sensi dell'art. 1 - Tit. I°, cap. I° - della Legge Forestale 30 dicembre 1923, n. 3267 in territorio del comune di Orvieto*

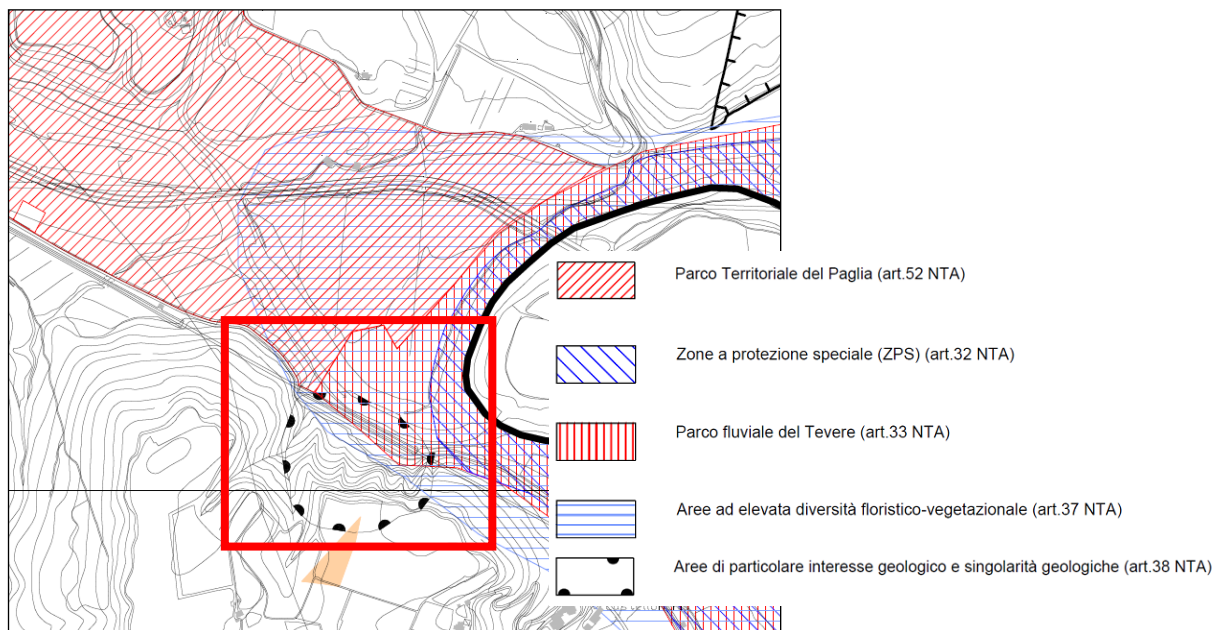


L'area è posta al limite del vincolo idrogeologico (R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 e successive modifiche ed integrazioni), da cui le necessarie procedure per lo svincolo idrogeologico.

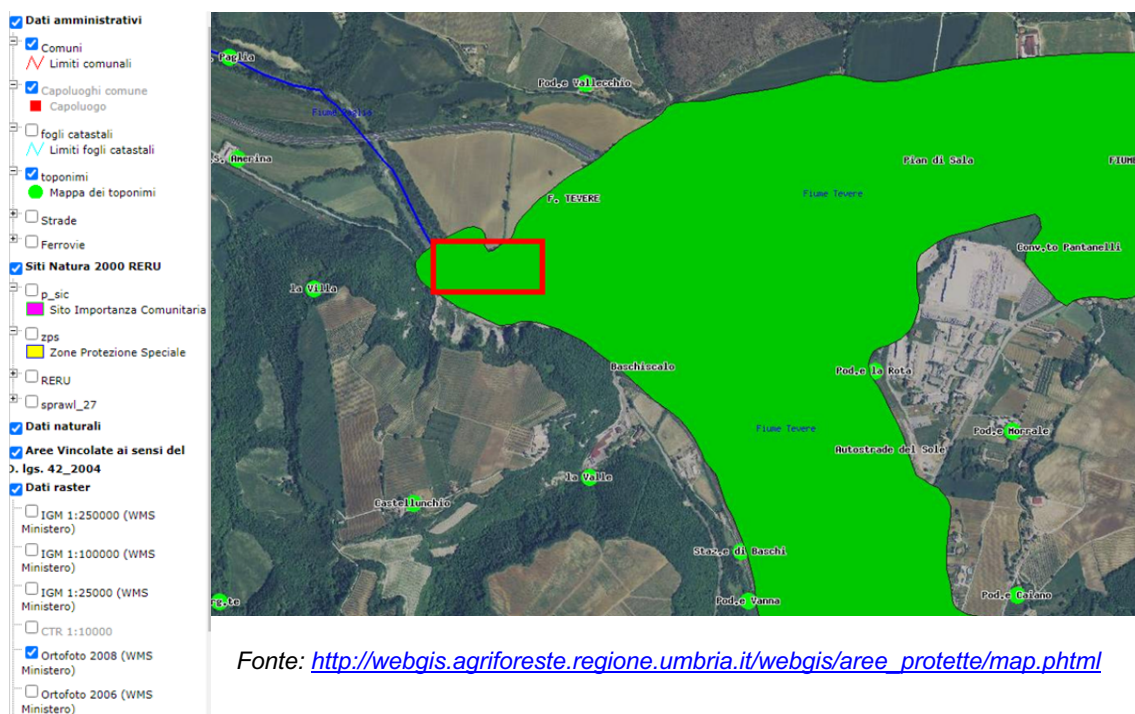
*Individuazione dell'area di intervento nel PRG-PS - estratto Tav. N° 01/3 - Vincoli Paesaggistico - ambientali*



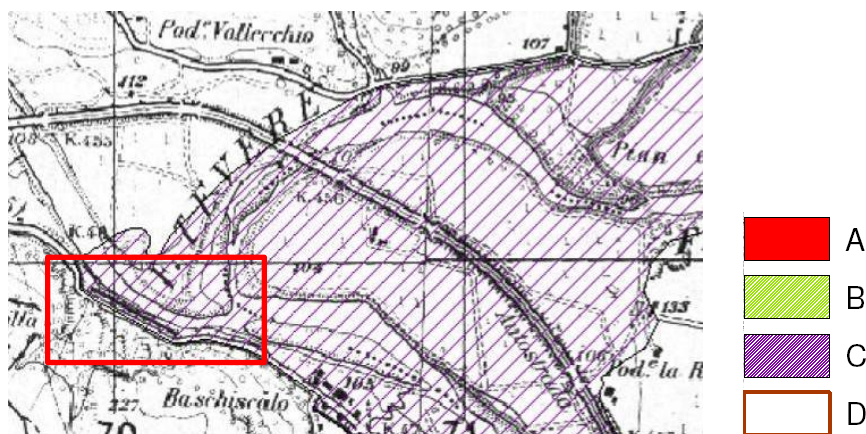
*Individuazione dell'area di intervento nel PRG-PS - estratto Tav. N° 23/3 - Disciplina Paesistica Speciale per la Conservazione delle risorse del territorio*



## Individuazione Parchi nazionali e regionali



## Individuazione della zona del Parco C entro cui ricade l'intervento in oggetto



Il Piano, ai sensi della L.R. n. 9 del 3 marzo 1995 in base ad un'analisi territoriale delle valenze ambientali e storico-culturali, suddivide il territorio, analogamente a quanto disposto Legge n. 394/1991, in:

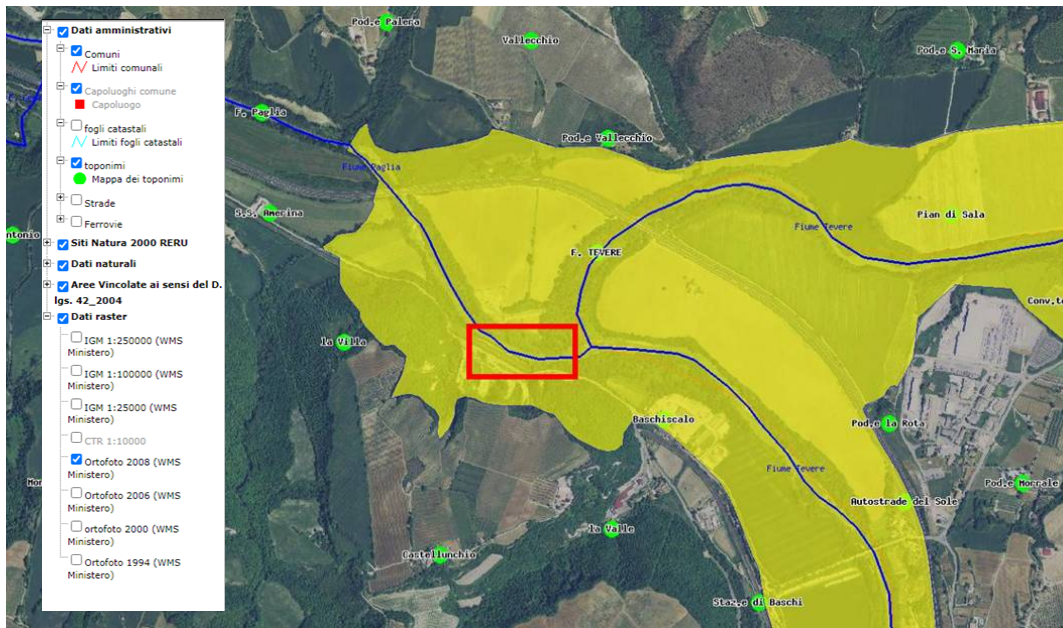
- zona A «Riserve integrali»;
- zona B «Riserve generali orientate»;
- zona C «Aree di protezione»;
- zona D «Aree di promozione economica e sociale».

Nel caso specifico l'area d'intervento insiste sulla **zona C "Aree di protezione"** regolata:

### *Art. 44 del Piano del Parco - Rete viaria e parcheggi*

1. Nelle zone B, C e D è consentita la manutenzione ordinaria delle strade previo nullaosta del Parco che stabilisce i limiti di intervento e i mezzi utilizzabili, la manutenzione straordinaria intesa per ogni intervento che preveda taglio di alberi o realizzazione di opere d'arte di qualsivoglia natura. I muri di contenimento e le cunette, devono essere realizzate interamente in pietra locale messa in opera secondo le tecniche costruttive tradizionali.

## Individuazione area intervento: Siti della Rete Natura 2000

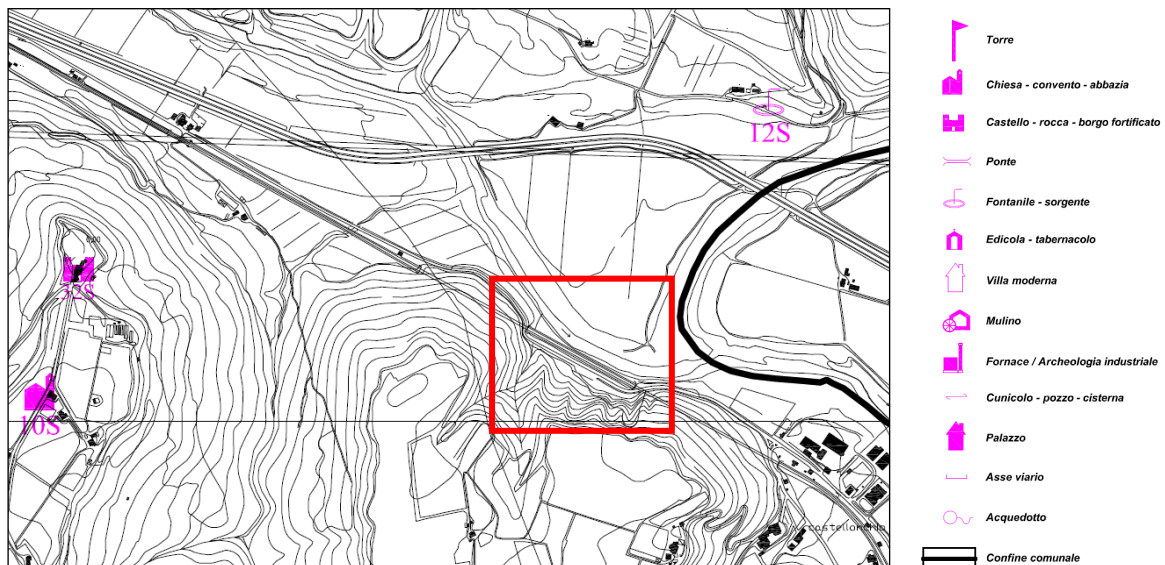


Fonte: [http://webgis.agriforeste.regione.umbria.it/webgis/aree\\_protette/map.phtml](http://webgis.agriforeste.regione.umbria.it/webgis/aree_protette/map.phtml)

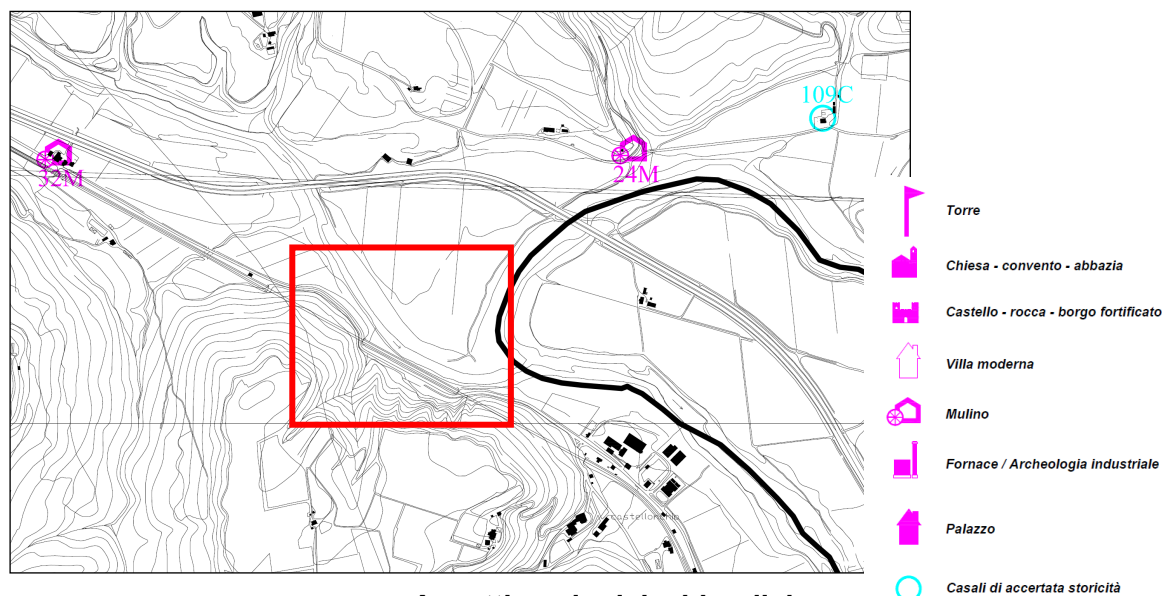
È stata fatta richiesta di verifica di interesse archeologico ai sensi dell'art. 28, comma 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria - Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio - Ministero della Cultura che si è espressa con "parere favorevole" con prescrizioni (CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.I.0531339.25-08-2021) e non dovrà essere attivata la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Le prescrizioni sono legate al fatto che le opere in progetto e il cantiere si trovano in prossimità di un'area sottoposta a vincolo archeologico e come si può evincere dalla cartografia del Piano Regolatore Generale di Orvieto l'area d'intervento non è sottoposta a vincoli di natura archeologica.

## Individuazione dell'area di intervento nel PRG-PS - estratto Tav. N° 04.1/3 - Beni d'interesse storico - architettonico



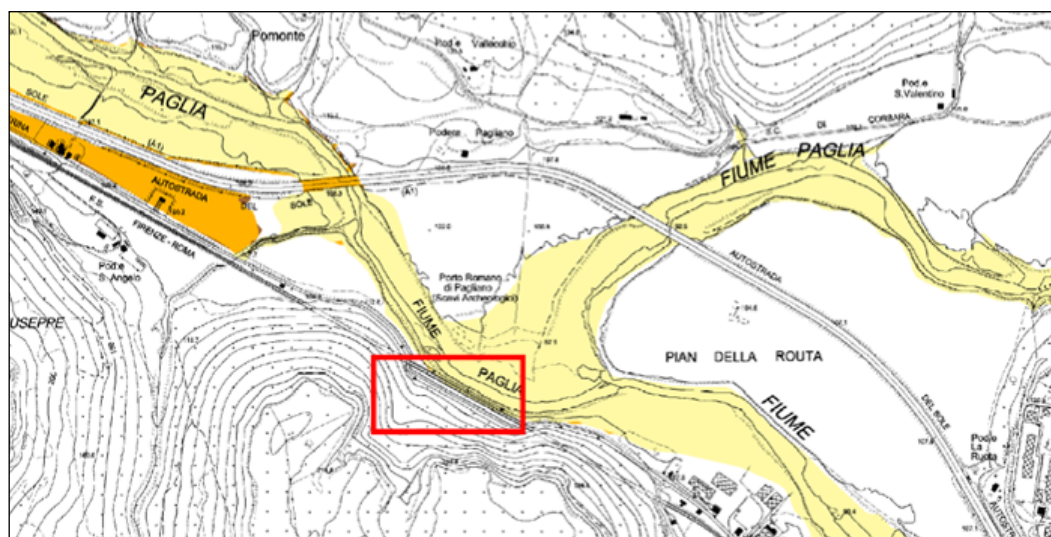
Individuazione dell'area di intervento nel PRG-PS - estratto Tav. N° 04.4/3 - Edifici sparsi costituenti immobili di interesse storico, architettonico e culturale (art. 33 comma 5 L.R. 11/2005 e s.m. ed. int.)



**Aspetti geologici e idraulici**

Il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, noto anche come P.A.I., è stato redatto in collaborazione con la Regione Umbria, ai sensi della L. 183/89. L'assetto idraulico riguarda principalmente le aree dove si sviluppano i principali processi di esondazione dei corsi d'acqua (valutazione della pericolosità e del rischio idraulico).

Le situazioni individuate per l'area in esame, sono costituite da una fascia di pericolosità (Fascia A) posta nella valle del Fiume Paglia, come esplicitato nell'estratto a seguire.



**FASCE FLUVIALI E ZONE A RISCHIO**

Aggiornamento a seguito del Decreto Segretariale n° 177/2020 - Novembre 2020

- FASCIA A
- FASCIA B
- FASCIA C
- ZONE A RISCHIO R4
- ZONE A RISCHIO R3
- ZONE A RISCHIO R2

Aree soggette ad atlagiabilità del reticolo secondario

SCALA  
1:10.000

**TAV. 21**

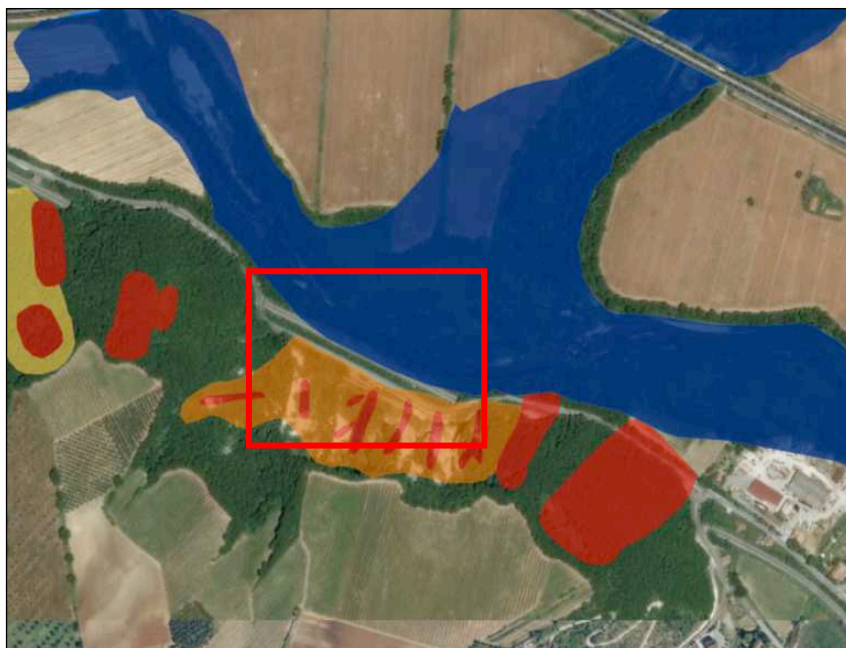
Estratto Tav. 21 – Piano Stralcio di assetto idrogeologico - Bacino Fiume Tevere  
Fasce Fluviali e zone a rischio

L'area oggetto d'intervento, in corrispondenza del "**Nodo 1**" intercetta, con la fondazione, la **Fascia A del PAI Bacino del Fiume Tevere**. Le opere risultano comunque ammissibili in quanto rientrano nei casi di cui all'art.28 delle norme del PAI, comma 2, lettera e): *gli interventi di ampliamento di opere pubbliche o di pubblico interesse, riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché di realizzazione di nuove infrastrutture lineari e/o a rete non altrimenti localizzabili, compresa la realizzazione di manufatti funzionalmente connessi e comunque ricompresi all'interno dell'area di pertinenza della stessa opera pubblica. [...]*

Inoltre, l'area, indicata in **fascia A**, attiene esclusivamente all'area golenale del Fiume Paglia, mentre gli interventi in progetto sono posti a quote notevolmente superiori a quelle del livello del fiume. Per tali opere andrà comunque richiesto il parere di compatibilità all'Autorità di Bacino del Fiume Tevere.

Dalla cartografia estratta emerge che il versante a monte della sede stradale (delimitato dal muro di contenimento e dalla barriera paramassi) è caratterizzato da una pericolosità da frane da media ad elevata.

L'area a valle della sede ferroviaria è interessata da **pericolosità idraulica P3**.

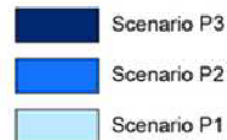


### Pericolosità Idrogeo

#### Pericolosità frane



#### Pericolosità idraulica



Portale Idrogeo Temi PAI - Fonte: <https://idrogeo.isprambiente.it/app/iffi/>

L'ambito di intervento, in generale, è collocato in una zona soggetta a **pericolosità idrogeologica di livello 2 (P2)**. Situazione questa che trova conferma nelle barriere paramassi esistenti e che individuano il limite dell'intervento. In altri termini sono già presenti opere di difesa della viabilità dal rischio di crolli e il progetto in valutazione non modifica quanto già in opera.



Portale Idrogeo tema IFFI  
 Fonte: <https://idrogeo.isprambiente.it/app/iffi/>

### Frane IFFI

#### Punto Identificativo del Fenomeno Franoso (PIFF)\*

- Scheda frane di 1° Livello
- Scheda frane di 2° Livello
- Scheda frane di 3° Livello

#### Tipologia di frana

- Frane lineari
- Crollo/Ribaltamento
- Scivolamento rotazionale/traslattivo
- Espansione
- Colamento lento
- Colamento rapido
- Sprofondamento
- Complesso

- Aree con crolli/ribaltamenti diffusi
- Aree con sprofondamenti diffusi
- Aree con frane superficiali diffuse
- DGPV
- n.d.

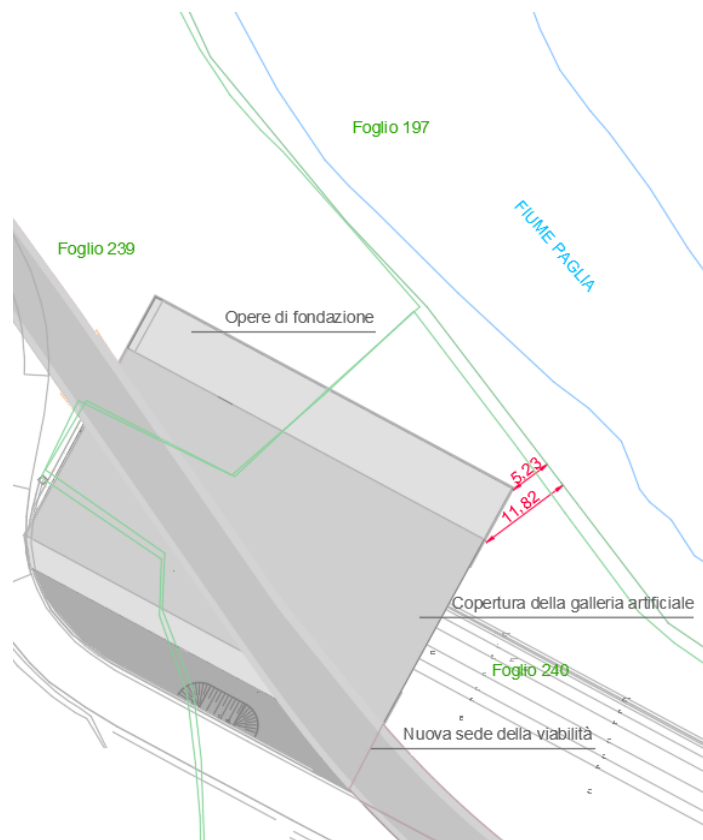
### Eventi IFFI

- 📍 Eventi franosi

### Segnalazioni IFFI

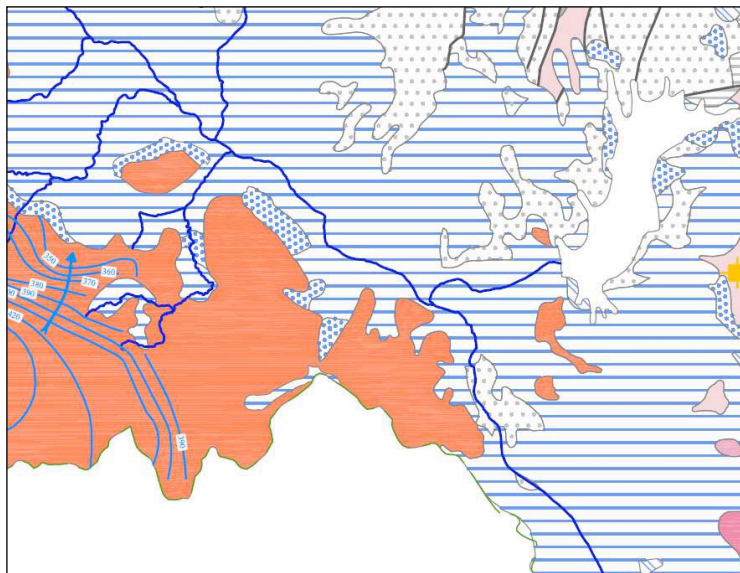
- 📍 Segnalazioni attive

In corrispondenza del "**Nodo 1**" le opere previste, risultano essere ad una distanza inferiore ai 10 m dal limite demaniale catastalmente definito del Fiume Paglia, per quanto riguarda le fondazioni e ad una distanza superiore ai 10 m, per quanto riguarda l'opera in elevazione che individua la galleria artificiale: si rende necessaria l'acquisizione dell'autorizzazione ai fini idraulici (R.D.523/1904).



Indicazione della distanza tra opera in progetto e limite demaniale del Fiume Paglia

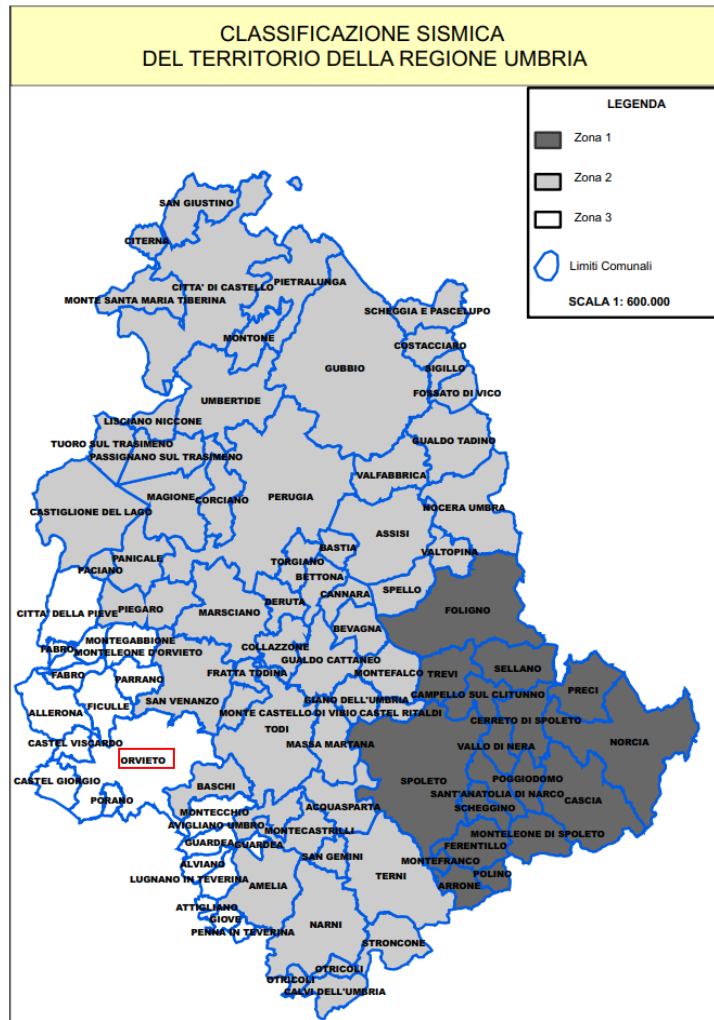
Le caratteristiche degli acquiferi presenti nel sito di interesse sono illustrate nella carta idrogeologica della regione Umbria. L'intervento in progetto interessa aree appartenenti al "Complesso dei Depositi Alluvionali" altamente permeabili.



Qgis- shape carta idrogeologica Regione Umbria



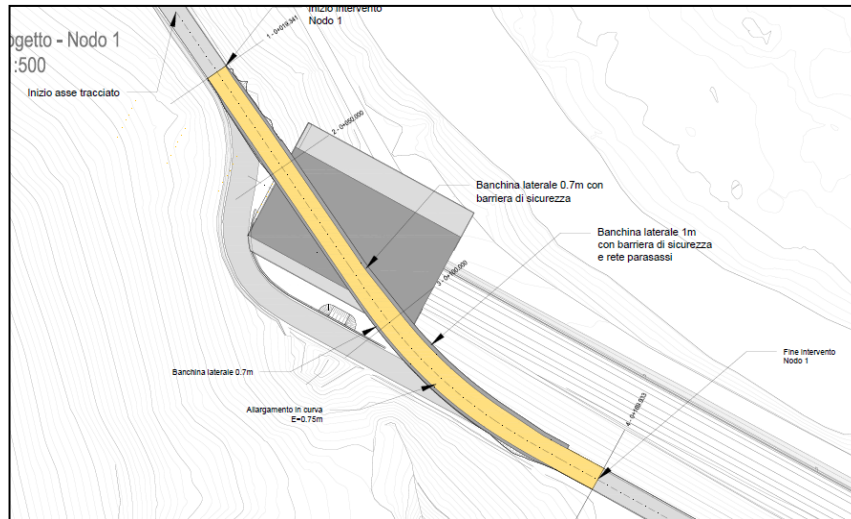
Con riferimento alla Delibera della Giunta Regionale, 18 settembre 2012, n.1111 "Aggiornamento della classificazione sismica del territorio regionale dell'Umbria", il Comune di Orvieto è classificato come **zona sismica di II categoria** (O.P.C.M. n. 3274 del 20/03/2003), di cui si riporta un estratto dell' "Allegato 1".



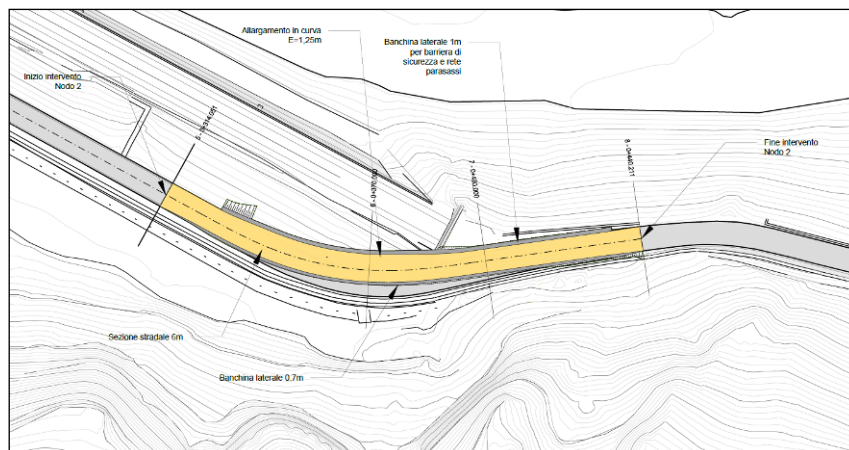
Piano Comunale di classificazione acustica

## 5. Caratteristiche del progetto

La presenza del versante roccioso e del bosco che, come già evidenziato, costituisce un vincolo ambientale e non consente di intervenire in corrispondenza dell'attuale bordo della viabilità lato monte, ha portato alla redazione di una proposta progettuale i cui interventi, identificati come "**Nodo 1**" (al km 47+530) e "**Nodo 2**" (al km 47+850), sono previsti **a valle dell'attuale asse stradale**.



*Individuazione interventi di progetto: "Nodo 1"*

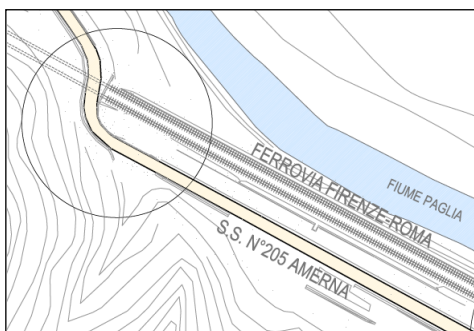


*Individuazione interventi di progetto: "Nodo 2"*

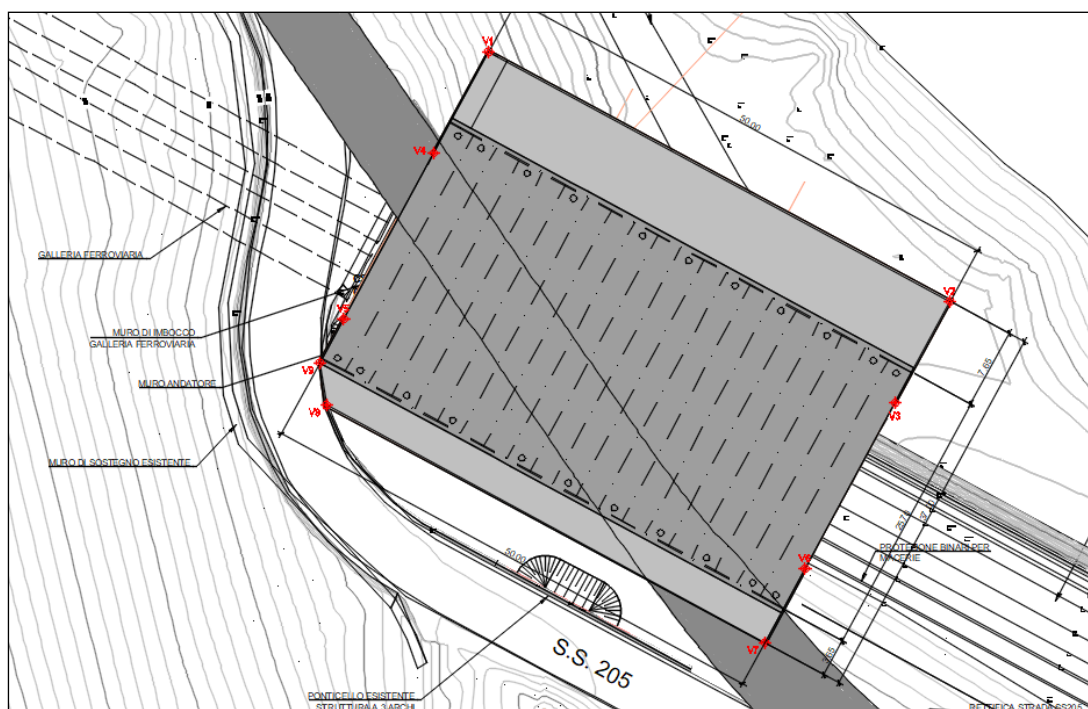
In entrambi i nodi il raggio di curvatura è aumentato e vi è un allargamento per consentire la sicura iscrizione dei veicoli. Vi è inoltre la realizzazione di banchine e arginelli laterali in cui saranno installate barriere di sicurezza di tipo H4 e dove previsto reti di protezione e reti paramassi. Si prevede l'intervento dell'adeguamento dell'attuale viabilità ai sensi della normativa vigente Decreto Ministeriale 05.11.2001 per cui le opere in progetto sono da assimilarsi a strada tipo C1 extraurbana. Essendo un **intervento di rettifica di strada esistente** vige l'articolo 4 di tale D.M. "Ove si proceda ad interventi riguardanti la rettifica di strade esistenti per tratti di estesa limitata, il rispetto delle presenti norme, previa idonea sistemazione delle zone di transizione, è condizionato alla circostanza che detto adeguamento non determini pericolose ed inopportune discontinuità." Il progetto è stato dunque diretto al fine di ottenere una maggior sicurezza e transitabilità, nel rispetto dello stato attuale ed in ogni modo con le opere in progetto, garantendo un livello di servizio sufficiente, in considerazione del tipo e dell'entità di traffico che interesserà l'opera.

## GLI INTERVENTI IN PROGETTO

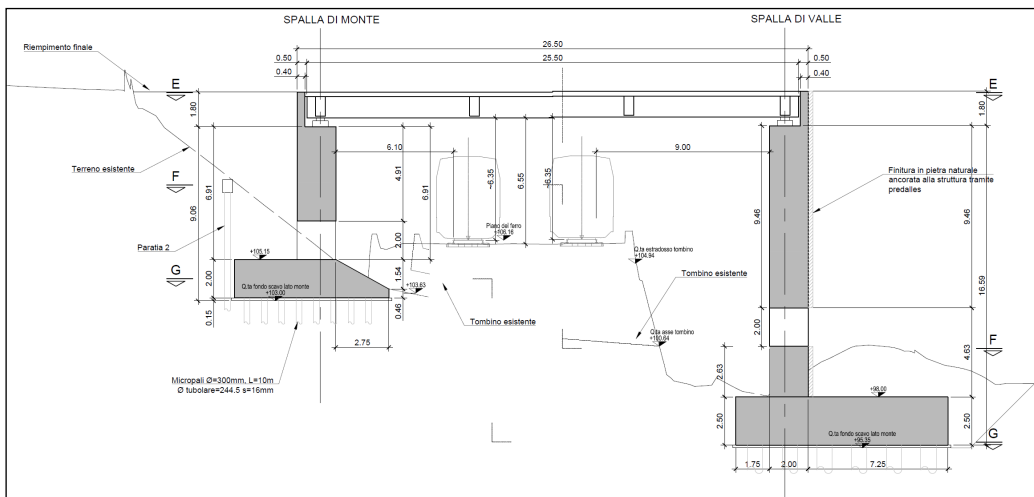
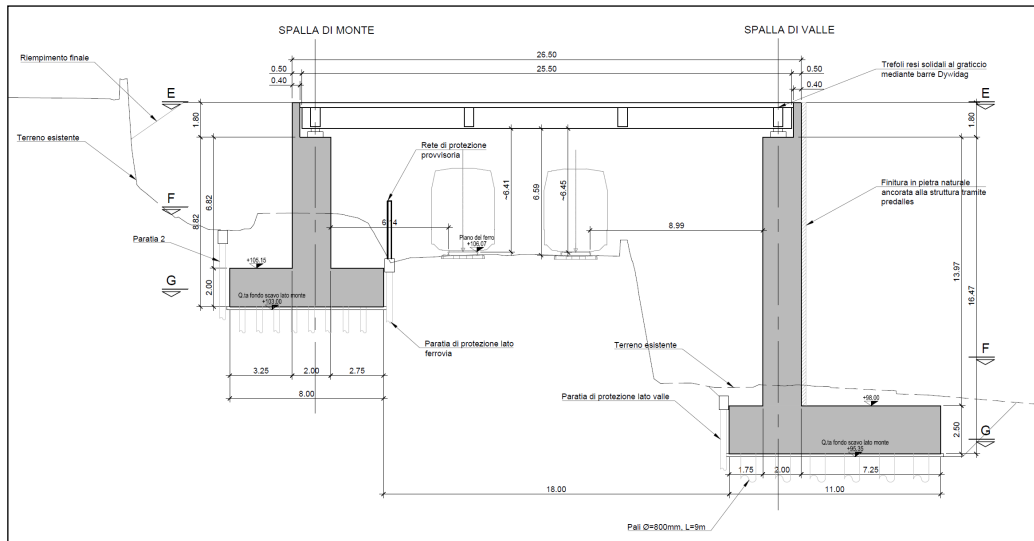
### ❖ **"Nodo 1" al km 47+530:**



➤ **Sovrappasso** - Il sovrappasso è costituito da un impalcato di travi in c.a.p. prefabbricate, avente sezione tipo UH110 con altezza di 110cm e larghezza massima 250cm, su cui è gettata la soletta in calcestruzzo armato di spessore 25cm. L'impalcato presenta 4 traversi: 2 in testata e 2 ogni terzo della luce. La luce delle travi è di 24m mentre la larghezza massima dell'impalcato risulta di 50m. Per quanto concerne le sottostrutture, le travi risultano poggianti su 11 isolatori sismici HDRB intervallati mediamente a travi alterne. Questi sono dimensionati per garantire spostamenti massimi pari a 10 cm per i vari Stati Limite di Collasso previsti; sono stati scelti HDRB circolari a miscela normale tipo SI450-N con diametro 450mm e altezza totale 158mm. Gli isolatori sono posizionati su appositi baggioli costruiti su delle spalle con quota di imposta della fondazione differente per il muro di monte e per quello di valle. Entrambe le spalle presentano un paraghiaia con spessore di 40cm alti 1.80m e un muro con spessore di 2m e altezza variabile in modo da seguire il più possibile il profilo stradale. La fondazione della spalla di monte è parallelepipedica con dimensioni 50.00x8.00 e altezza di 2.00m poggianti su micropali con maglia 0.90x0.90m. La fondazione della spalla di valle è anch'essa parallelepipedica con dimensioni 50.00x11.00 e altezza di 2.50m poggianti su una maglia di pali 1.80x1.80m con diametro  $\varphi=800$ mm.

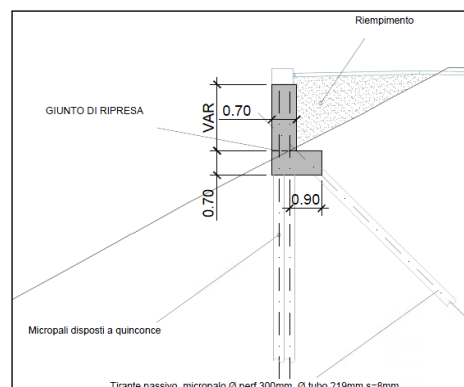
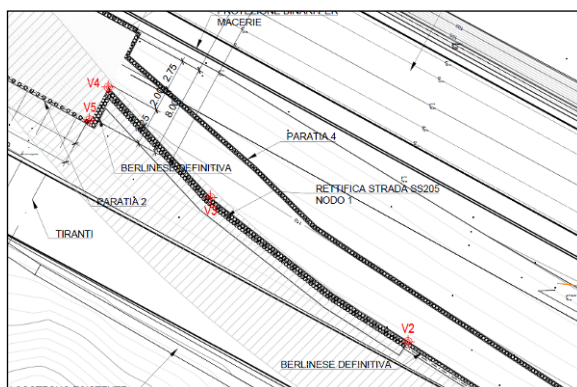


*Planimetria impalcato "Nodo 1"*



**Sezioni tipo "Nodo 1"**

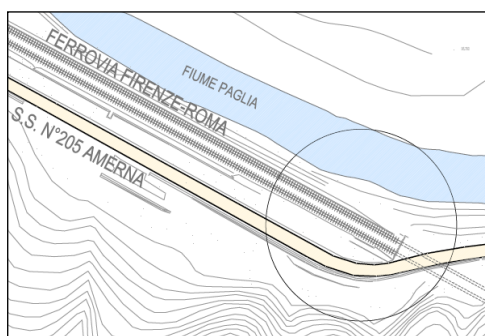
➤ **Muro sostegno** - Il muro di sostegno risulta il prolungamento della paratia a quinconce successiva all'impalcato



**Berlinese definitiva "Nodo 1"**

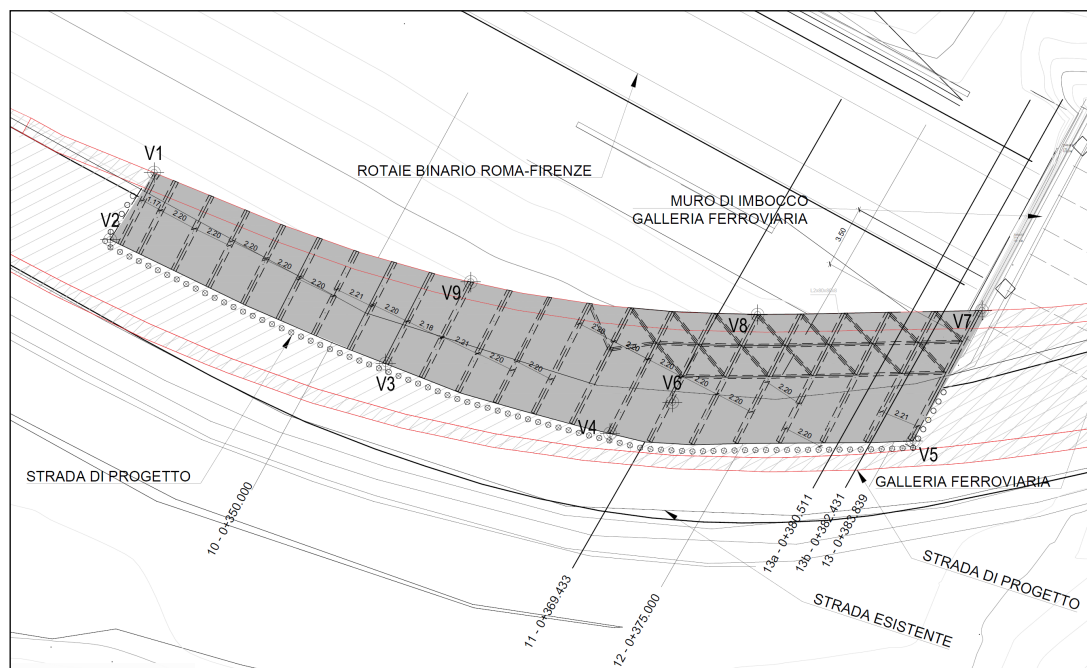
Le opere a monte quali micro pali e opere provvisorie di sostegno, ovviamente realizzate in fase di cantiere, saranno poi completamente reinterrate, sino ad ottenere nel lato verso monte, il raccordo con l'attuale piano della viabilità. Tali aree saranno oggetto di interventi di riambientamento con sistemazioni a verde che, per le loro limitate dimensioni (max 7,10 ml.) e per l'andamento planimetrico tabulare, saranno trattate semplicemente con prato e cespugli al fine di ottenere un raccordo visivo con il bosco sovrastante ed esistente. L'estradosso del solaio della galleria artificiale, previo riporto di terreno vegetale verrà riambientato con semina di prato o con un rinverdimento con sedum, in modo da mantenere la sede stradale (come è attualmente) quale divisione di due diverse situazioni paesaggistiche (monte e valle).

❖ **"Nodo 2" al km 47+850:**

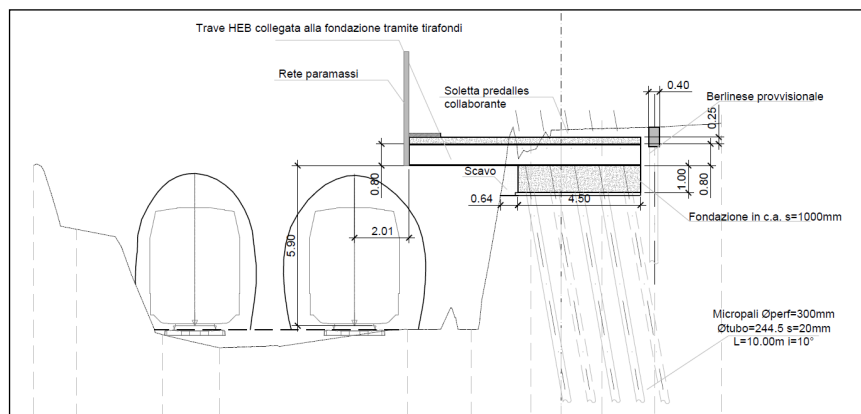
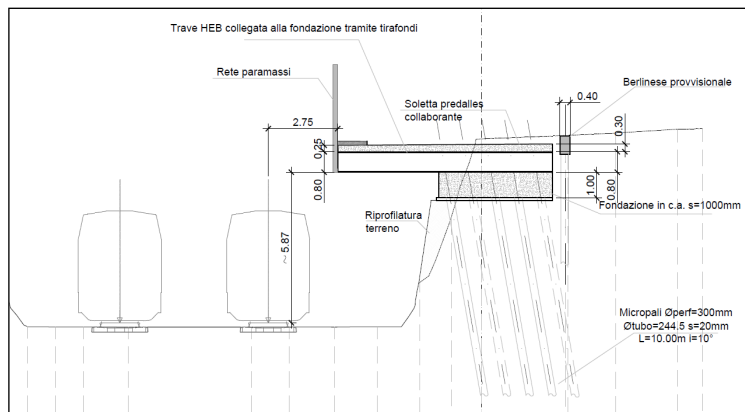
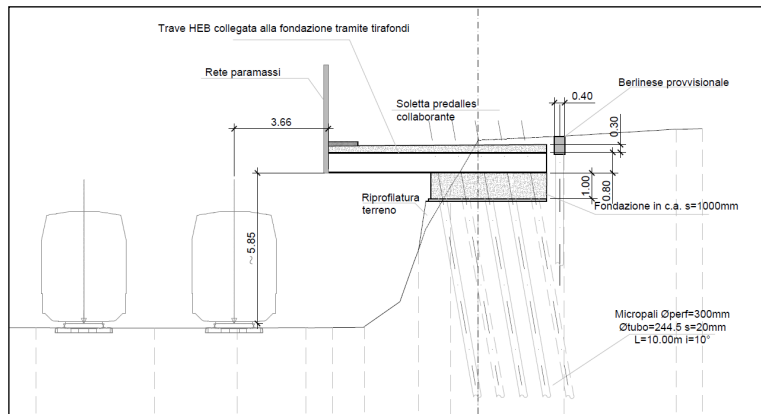
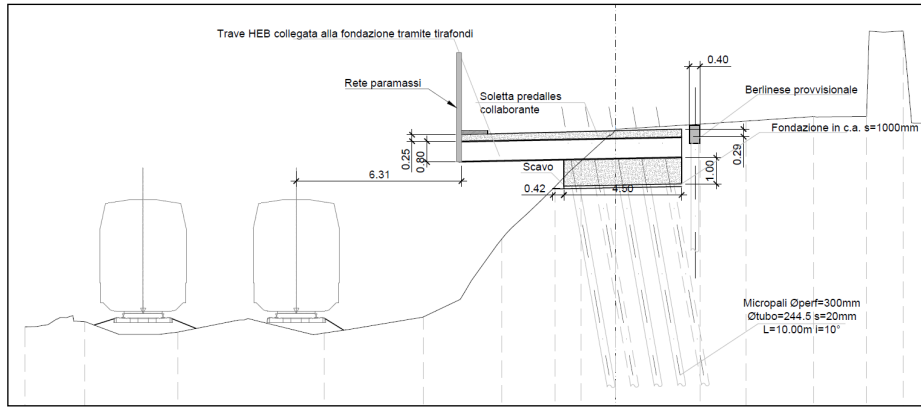


Per evitare di invadere la sede ferroviaria e di bloccare completamente il traffico, per l'allargamento della sede stradale, si prevede una soletta a sbalzo poggiante su travi in acciaio ancorate a una fondazione in c.a. su micropali. La soletta risulta gettata in opera su lastre tipo predalles, con uno spessore minimo di 25cm. Le predalles poggiano su delle HEB800, classe S275, aventi interasse di 2.20m. Le travi sono controventate nel loro piano da dei controventi di piano i cui elementi sono dei profili composti da 2 L 80x80x8mm con maglia triangolare per ogni campo della reticolare.

Le travi sono ancorate mediante dei tirafondi alla fondazione di base costituita da una lastra in c.a. spessa 1.00m poggiante su una serie di micropali inclinati di 10° rispetto alla verticale. Il calcestruzzo usato per il getto della soletta superiore risulta a ritiro compensato.

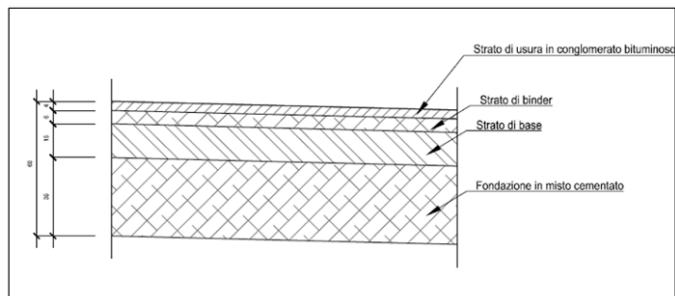


**Planimetria di tracciamento - progetto "Nodo 2"**



**Sezioni tipo "Nodo 2"**

- **Pavimentazione stradale:** per la viabilità in progetto è stata adottata la pavimentazione di spessore pari a 60 cm, con strato di usura in conglomerato bitumoso 4cm, stato di collegamento (binder) in conglomerato bitumoso 6cm, stato di base in conglomerato bitumoso 15cm e fondazione in misto stabilizzato 35cm. Nei tratti in cui la sovrastruttura poggia sul sovrappasso ferroviario (Nodo 1) e su soletta a sbalzo (Nodo 2) vi saranno solo i due strati superiori, strato di usura e binder per un totale di 10 cm.

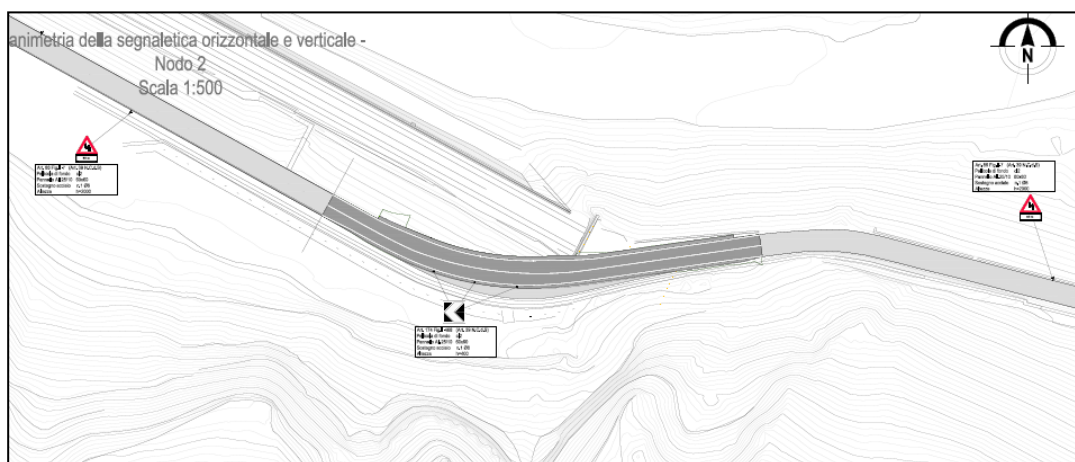


*Dettaglio di pavimentazione stradale*

- **Segnaletica orizzontale e verticale:** allo scopo di consentire una buona leggibilità del tracciato in tutte le condizioni climatiche e di visibilità e garantire informazioni utili per l'attività di guida, si prevede la realizzazione di una segnaletica stradale orizzontale e verticale conforme alle prescrizioni contenute nel Nuovo Codice della Strada.



*Segnaletica orizzontale e verticale "Nodo 1"*

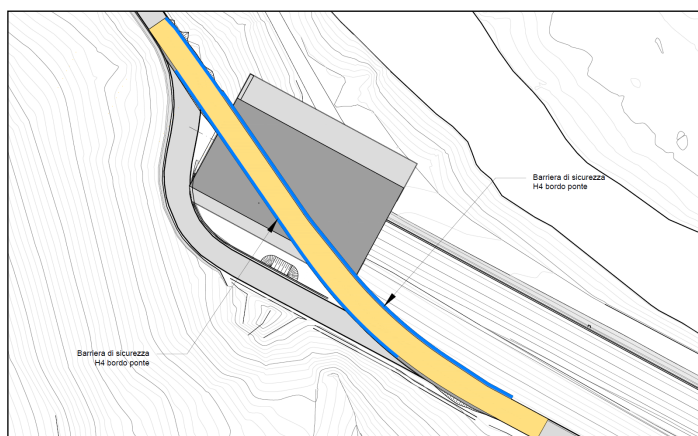


*Segnaletica orizzontale e verticale "Nodo 2"*

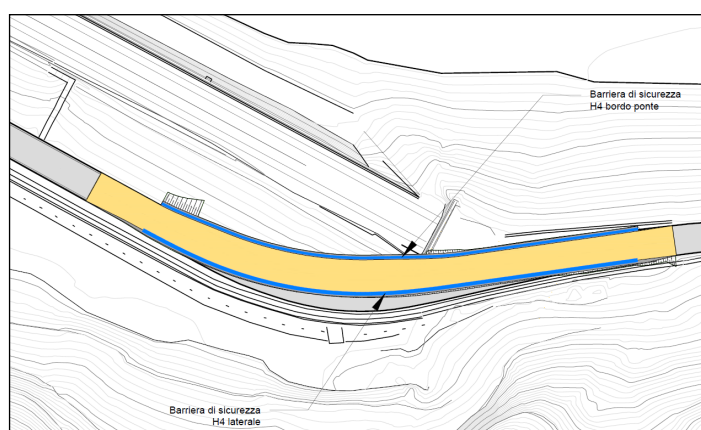
In quanto alla segnaletica orizzontale, in entrambi i nodi, vi è una striscia longitudinale di separazione dei sensi di marcia posta in mezzzeria della carreggiata stradale e due strisce longitudinali che delimitano i margini della carreggiata. Tutte le strisce longitudinali sono di colore bianco e possiedono una larghezza di 15 cm. I materiali per la loro realizzazione delle strisce devono essere tali da renderle visibili sia di giorno che di notte, anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato. I segnali orizzontali, inoltre devono essere realizzati con materiale antisdrucchiolevole e non devono sporgere più di 3 mm dal piano della pavimentazione.

Per quanto riguarda la segnaletica verticale, nel rispetto dell'articolo 86 Regolamento di Attuazione dell'art. 39 del Codice della Strada, per segnalare una curva pericolosa o una serie di curve pericolose per caratteristiche planimetriche o per insufficiente visibilità, saranno installati segnali di pericolo a valle e a monte di entrambi i nodi. Inoltre per evidenziare il lato esterno delle curve stradali di raggio superiore a 30 m per migliorare la visibilità dell'andamento della strada a distanza sono posti in serie di 3 per entrambi i nodi delineatori modulari di curva stretta (art. 174- Regolamento di attuazione - art.42 Cod. Str.)

- **Barriere di sicurezza:** barriere di sicurezza di tipo H4 e dove previsto reti di protezione e reti paramassi, come suddetto.



**Planimetria Barrieredi sicurezza "Nodo 1"**



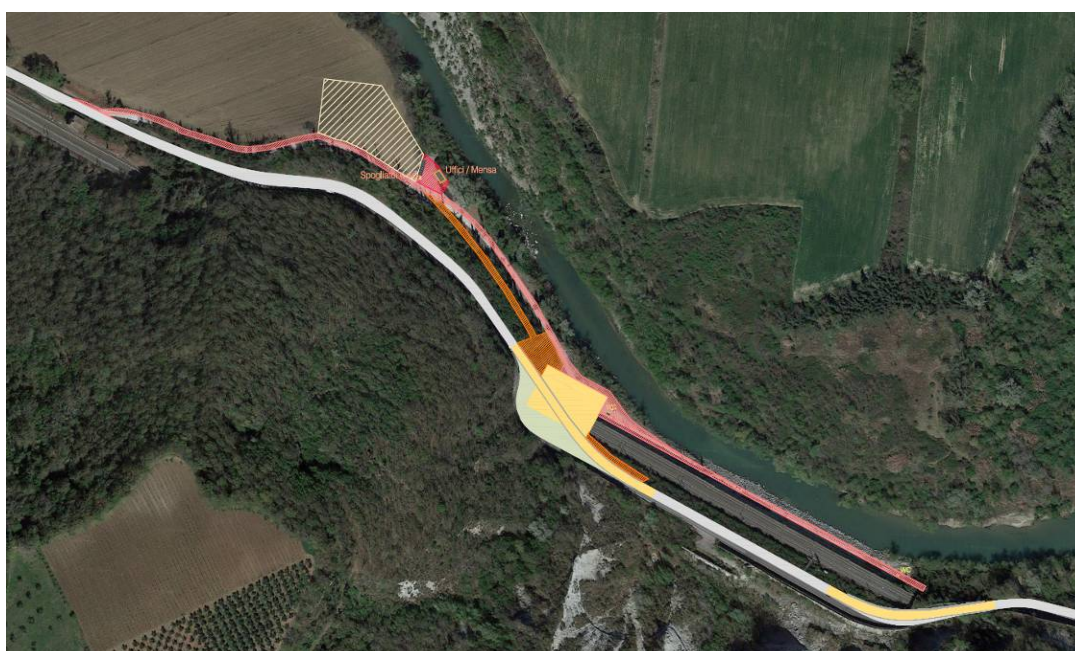
**Planimetria Barrieredi sicurezza "Nodo 2"**

**La proposta progettuale non è soggetta alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.**



## IL CANTIERE

Gli spazi necessari ai servizi del **cantiere** (baracche per ufficio, ricovero operai, magazzino, servizi igienici del tipo chimico etc.) sono previsti in un'area esistente, priva di vegetazione e servita da una viabilità locale già utilizzata per un cantiere in corso di realizzazione (cantiere R.F.I.). L'area, delle dimensioni di circa 400 mq., una volta recintata, potrà servire anche come zona di deposito dei materiali di utilizzo corrente. Area dalla quale si accederà anche alle piste di arroccamento per le lavorazioni che verranno effettuate sul lato di valle delle gallerie artificiali. Ai fini della realizzazione del nuovo impalcato, per facilitare e velocizzare la realizzazione dello stesso, le travi prefabbricate potranno essere momentaneamente stoccate in un'area adiacente al cantiere individuata in cartografia come Area di potenziale deposito temporaneo e interessata da coltivazioni agricole. Mentre, non essendo possibile attraversare la linea ferroviaria con i mezzi d'opera, le lavorazioni sul lato di monte avverranno utilizzando la scarpata esistente tra la SS. 205 e la linea ferroviaria. L'operazione su tale area che sarà condotta calando prima dei piccoli mezzi d'opera che realizzeranno delle piste di cantiere previo taglio della vegetazione presente sulla scarpata. Vegetazione prevalentemente infestante composta da: Robinia pseudoacacia, Sambucus racemosus, etc..



Planimetria aree di cantiere



Nella fase finale dei lavori verranno realizzate opere di mitigazione e di riambientazione delle aree di cantiere ad iniziare dal riambientamento del relitto stradale.

Le piste di arroccamento e le aree di cantiere e scavo, una volta completata la loro funzione temporanea, verranno riconformate secondo la morfologia preesistente e rinverdate in modo da ricomporle con lo stato dell'ambiente circostante.

## Cronoprogramma dei Lavori

I tempi previsti per la realizzazione delle opere sono stati valutati in 27 mesi consecutivi il cui completamento avverrà con le opere di finitura di mitigazione previste, compreso lo smantellamento delle aree di cantiere e delle piste di arroccamento.

## Gestione delle Materie

Il materiale rinvenute dagli scavi non verrà riutilizzato nel sito di produzione poiché non conforme per qualità alla realizzazione di rilevati stradali per rampe, accessi e spalle, ma sarà conferito, tramite automezzi, ad un centro autorizzato al recupero o smaltimento delle terre e rocce da scavo e/o stoccato in un deposito intermedio.

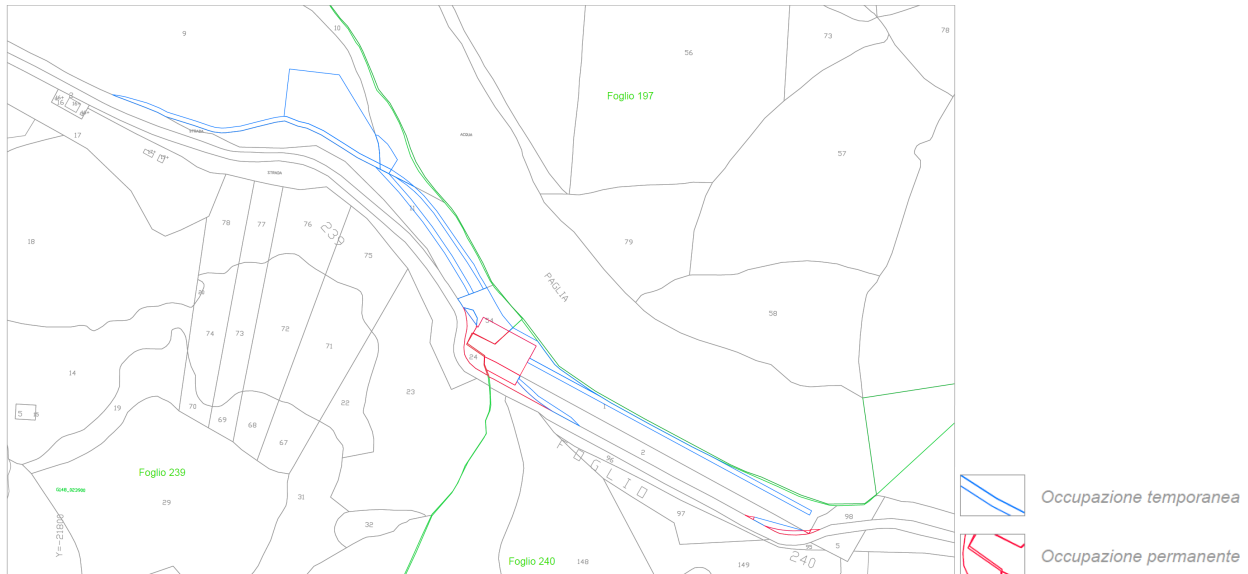
Nodo 1	Nodo 2
Scavo 8.122,27	Scavo 221,72
Riutilizzo 0	Riutilizzo 0
Smaltimento 8.122,27	Smaltimento 221,72

Come risulta dal progetto e dal computo metrico, i materiali provenienti dagli scavi ammontano complessivamente a ca. 8.343,99 mc. A tal fine si è effettuata una ricognizione territoriale, estesa ad un ambito areale sufficientemente ampio intorno alle aree interessate dall'intervento, volta all'individuazione di siti estrattivi utilizzabili e di discariche autorizzate per il conferimento del materiale. La ricognizione territoriale effettuata, ai fini della selezione dei siti idonei, è stata basata sull'esame della documentazione bibliografica esistente, su ricerche effettuate presso gli uffici competenti, sull'analisi delle aerofotografie, e successivamente completata con contatti diretti con i gestori e sopralluoghi delle aree interessate.

I siti individuati sono i seguenti:

- **Gruppo Biagioli S.r.l.** – Loc. Le Prese, Orvieto (TR) – **Ghiaie e sabbie**
- **Basalto La Spicca S.p.A.** – Spicca Orvieto (TR) – **Basalti**
- **Gruppo Biagioli S.r.l. ex Biagioli Roberto** – Pian Nuovo Orvieto (TR) – **Ghiaie e sabbie.**

## Occupazioni temporanee ed espropri



Dalla sovrapposizione del progetto con i fogli catastali dell'area sono state determinate le particelle o porzioni di esse da occupare e le relative superfici. In esito a tale indagine risulta necessaria l'acquisizione di **8.410.54 mq di superficie per l'occupazione temporanea**, e **2.394.56 mq di superficie per l'occupazione permanente** per un totale di n. 10 particelle e 4 ditte tra cui risulta Ferrovie dello Stato.

L'intervento interessa i fogli catastali n. 239 e n. 240 per il Comune di Orvieto. Si è proceduto a definire lo stato dei luoghi e la loro destinazione mediante sovrapposizione dei fogli di mappa con immagini satellitari e con il Piano Regolatore Generale vigente del Comune di Orvieto.

## Criteria generali di inserimento paesaggistico e ambientale

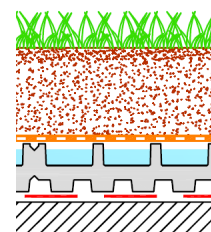
Il progetto di inserimento paesaggistico-ambientale prevede l'attuazione di strategie mirate alla riqualificazione paesaggistica ed ambientale delle aree di intervento, da realizzare a completamento delle opere infrastrutturali al fine di mitigare l'impatto visuale e paesaggistico della nuova infrastruttura e di qualificare la valenza percettiva dell'intervento nel suo complesso.

L'inserimento paesaggistico-ambientale è stato strutturato sull'individuazione delle seguenti **strategie progettuali** declinate in **interventi progettuali**:

	AMB.01 - Valorizzazione paesaggistica della copertura della galleria artificiale		01.1 - Rinverdimento con semina di erbe da prato perenni della copertura della galleria artificiale
	AMB.02 - Riambientazione delle aree contigue alla galleria artificiale		01.2 - Riporto di terreno vegetale e rinverdimento con semina di erbe da prato perenni della fondazione
	AMB.03 - Valorizzazione paesaggistica delle parti fuori terra delle gallerie artificiali		02 - Riporto di terreno vegetale e rinverdimento con semina di erbe da prato perenni e piantumazione di essenze arbustive delle aree contigue
	AMB.04 - Riambientazione del tratto di viabilità esistente dismesso		03 - Rivestimento con pannelli prefabbricati in pietra
	AMB.05 - Recupero delle aree di cantiere e manovra mezzi		04 - Rinverdimento con semina di erbe da prato perenni e piantumazione di essenze arbustive dei tratti dismessi
	AMB.06 - Azioni per la regimazione delle acque superficiali		05.1 - Rinverdimento con semina di erbe da prato perenni delle aree di cantiere
			05.2 - Ripristino dell'uso originario o potenziale delle aree di cantiere
			06 - Interventi per consentire il deflusso della portata proveniente dal lato sud

### ⇒ 01.1 – Rinverdimento con semina di erbe da prato perenni della copertura della galleria artificiale

Il progetto prevede la sistemazione dell'area di copertura della galleria del nodo 1 con finitura vegetale a prato. Il pacchetto, da installare su stratigrafia impermeabile antiradice, non dovrà essere superiore a 23 cm circa.



Il sistema dovrà essere costituito da: uno strato di protezione meccanica, elemento drenante e di accumulo idrico, da un elemento filtrante tipo geotessile stabilizzante in fibre di polipropilene, da uno strato colturale di 15 cm assestati e da uno strato vegetale tipo tappeto erboso in zolla costituito da specie graminacee "microterme" per inerbimenti a pronto effetto, compreso livellamento e rullatura.

### ⇒ 1.2 - Riporto di terreno vegetale e rinverdimento con semina di erbe da prato perenni della fondazione

Il progetto prevede la sistemazione dell'area di fondazione della galleria artificiale del nodo 1 con finitura vegetale a prato. In questo caso il pacchetto prevederà un riporto di terreno vegetale per uno spessore minimo di 50 cm, semina (o piantagioni di sedum), con ripristino della quota originaria del terreno.

### ⇒ 2 - Riporto di terreno vegetale e rinverdimento con semina di erbe da prato perenni e piantumazione di essenze arbustive delle aree contigue

Le aree contigue dovranno essere trattate in maniera tale da favorire il miglior inserimento paesaggistico per l'intervento in oggetto. Tale obiettivo è raggiunto attraverso interventi di: rimodellamento morfologico, riporto di terreno vegetale per uno spessore minimo di 50 cm, semina di erbe da prato e piantumazione sull'intera area interessata di essenze arbustive autoctone quali, ad esempio, *Spartium junceum* o *Rhamnus alaternus*.



*Spartium junceum - Ginestra*



*Rhamnus alaternus - Alaterno*

⇒ 3 – Rivestimento con pannelli prefabbricati in pietra

I paramenti murari in elevazione delle gallerie artificiali e le opere di contenimento, nelle parti che resteranno in vista, saranno rivestiti in pietra con appositi pannelli prefabbricati ancorati alla parte strutturale della galleria artificiale. Di seguito si riporta una foto esemplificativa dell'immagine che si vorrebbe ottenere.



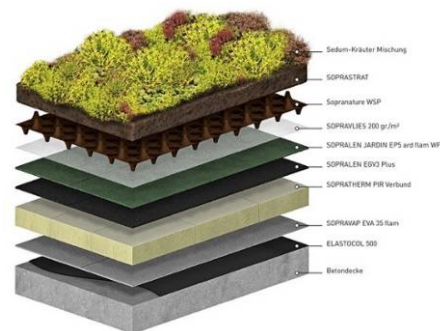
*Esempio di rivestimento in pietra*

⇒ 4 - Rinverdimento con semina di erbe da prato perenni e piantumazione di essenze arbustive dei tratti dismessi

Il progetto prevede un intervento di recupero delle aree interessate dal tratto dismesso dell'attuale sede stradale. Il progetto mira al recupero paesaggistico e visivo dell'area in oggetto. Tale obiettivo è raggiunto attraverso interventi di: bonifica, rimodellamento morfologico, riporto di terreno vegetale per uno spessore minimo di 50 cm, semina di erbe da prato e piantumazione sull'intera area interessata di essenze arbustive autoctone quali, ad esempio, Spartium junceum o Rhamnus alaternus.

⇒ 05.1 Rinverdimento con semina di erbe da prato perenni delle aree di cantiere

Il progetto prevede il recupero ambientale delle aree interferite dai lavori, in particolare delle aree di scavo e della viabilità di arroccamento realizzata per raggiungere la quota di progetto. Tali aree saranno recuperate attraverso interventi di bonifica, rimodellamento morfologico, riporto di terreno vegetale per uno spessore minimo di 50 cm, semina (o piantagioni di sedum).



⇒ 05.2 Ripristino dell'uso originario o potenziale delle aree di cantiere

Il progetto prevede il recupero ambientale di tutte le aree interferite dai lavori ivi compresi le aree di cantiere destinate allo stoccaggio e all'ubicazione del cantiere base, le aree di deposito e la viabilità.

Tali aree saranno recuperate attraverso interventi di: bonifica, rimodellamento morfologico, riporto di terreno vegetale per uno spessore minimo di 50 cm, laddove necessario e ripristino dell'uso originario o potenziale.

**Fotosimulazione - Inserimento Paesaggistico e Ambientale**



*Stato attuale – Immagine zenitale da Google Maps*



*Progetto - Schema di inserimento paesaggistico*

## Criteri generali di inserimento paesaggistico e ambientale

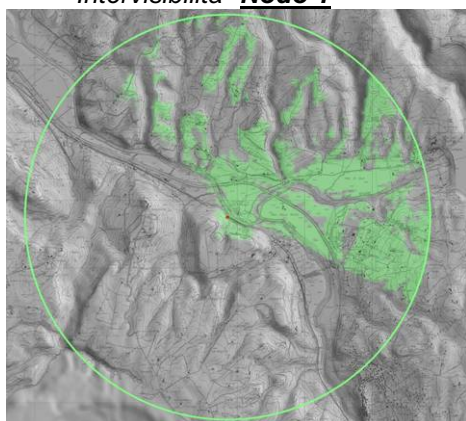
Per la valutazione della vulnerabilità dell'intervento, rispetto ai beni paesaggistici considerati, è stata quindi effettuata una ricognizione sui recettori sensibili relativamente alla intervisibilità e, quindi alla percezione. Da tale ricognizione è stato verificato che, in questo caso, il recettore sensibile maggiormente rilevante è unico e costituito dall'*autostrada A1*, in ragione della sua alta frequentazione pubblica e per il tracciato che si colloca a nord dell'intervento, ad una distanza di circa 400 ml.



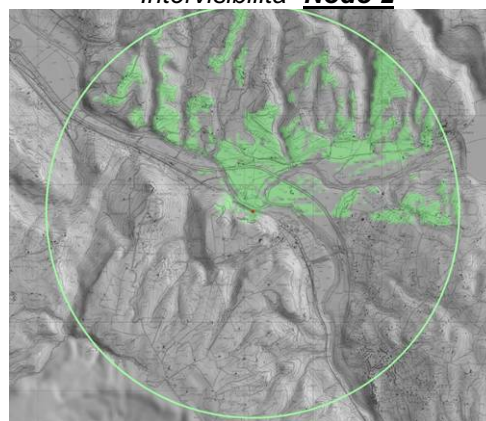
*Vista dall'Autostrada del Sole A1 verso l'area oggetto dell'intervento*

Dall'unico punto di visibilità significativo, dato dall'autostrada A1 in un tratto in prossimità di Orvieto Scalo, l'intervento non risulta visibile perché schermato dalla vegetazione che si interpone e quindi non vi è percezione delle opere in progetto. Sono al contrario evidenti, percepibili e significativi i calanchi posti al di sopra dell'area di intervento. La ricognizione effettuata **non** ha confermato quanto indicato dall'elaborazione del bacino di intervisibilità: l'area oggetto dell'intervento, che risulta visibile per l'elaborazione effettuata, in realtà dal recettore costituito dall'autostrada A1, non è percepibile in ragione della vegetazione che si interpone e che è costituita da quella della sponda sinistra del Paglia ed anche dalla vegetazione della zona agricola, compresa tra l'Autostrada e il Fiume. Si può quindi affermare che l'intervento è potenzialmente visibile, ma per la presenza di vegetazione interposta tra il recettore e l'opera, non è di fatto percepibile.

*Intervisibilità "Nodo 1"*




*Intervisibilità "Nodo 2"*



### LEGENDA

 Area analisi intervisibilità - raggio 3,0 km

 Bacino di intervisibilità potenziale



E' quindi possibile concludere che la vulnerabilità dell'ambito paesaggistico considerato, per quanto attiene la visibilità delle trasformazioni indotte dal progetto, è praticamente nulla.

## VALUTAZIONI CONCLUSIVE SUL PROGETTO

L'intervento, nella sua articolazione complessiva, prevede il miglioramento delle condizioni di percorrenza del tratto interessato della SS. 205 Amerina, da parte di veicoli di dimensioni importanti, risolvendo i problemi di compresenza tra la viabilità su gomma e la sottostante linea ferroviaria, ricercando la funzionalità delle due infrastrutture con valenza territoriale strategica, con la volontà di trovare comunque le migliori condizioni di inserimento paesaggistico, ambientale e urbanistico, in un contesto più ampio di riconosciuta valenza paesaggistica e, soprattutto, ambientale.

Si intende segnalare, con quanto sopra, sin da questo punto del presente lavoro, che l'intervento, pur interessando in varia misura tre diverse tipologie di vincolo paesaggistico, in ragione del fatto che comunque si interviene su aree già attualmente utilizzate ai fini della mobilità e, pertanto, già interessate da strutture viarie e ferroviarie, la rilevanza delle trasformazioni è relativa. Mentre la sensibilità ambientale delle zone contermini, pur non interessate direttamente dalle opere in progetto, è alta, essendo presente sia un sito di Natura 2000, sia il limite del Parco Regionale Fluviale del Fiume Tevere.

L'assetto della strumentazione di tutela paesaggistica, ambientale ed urbanistica che afferisce al progetto è stata svolta con l'analisi della vincolistica presente nell'area in conseguenza delle norme dovute agli strumenti di pianificazione. La ricognizione sull'assetto è stata svolta attraverso la rappresentazione dello stralcio interessato delle tavole individuate nei diversi piani, con a fianco la relativa legenda e le considerazioni utili al loro commento.

Richiamando quanto precedentemente esaminato si ricorda che l'intervento in progetto ricade unicamente su aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del D.Lgs 42/04 :

- lettera c) dell' art. 142, comma 1, del D.L.gs. 42/2004: fiumi, torrenti e corsi d'acqua, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna,
- lettera g) dell' art. 142, comma 1, del D.Lgs. 42/2004: territori coperti da foreste e da boschi.
- lettera f) dell' art. 142, comma 1, del D.Lgs. 42/2004: Parchi nazionali e regionali.

Dalle analisi effettuate **non è emersa la presenza di nessun elemento di valore paesaggistico all'interno dell'area di intervento**. Ciò non deve stupire in quanto **l'intervento è di dimensioni ridotte**, per essere un intervento sulla viabilità (lunghezza complessiva 320 ml.), **ed inoltre si esplica in aree già utilizzate da infrastrutture viarie**. Quindi che nell'area degli interventi, esclusi i vincoli di cui sopra, non sia presente alcun elemento di valore paesaggistico significativo è del tutto normale.

Oltre alla conferma dell'assenza di beni paesaggistici, **è stato possibile verificare che vincolo dovuto all'art. 136, lett. c,d, dello stesso D.Lgs 42/04, e costituito dalla tutela di Orvieto capoluogo e di Porano (D.M.05/06/1992, n° 111) è distante 4,3 Km.**

Gli studi e **le analisi svolte non hanno evidenziato la presenza di detrattori paesaggistici** né all'interno dell'area di intervento, né, in questo caso, neppure all'esterno, per l'ambito indagato.

Rientra in tali considerazioni anche la presenza del bene culturale costituito dall'area archeologica, ma che è collocata sulla sponda opposta del Fiume, a una distanza di più di 100 ml. dall'intervento.

Diverso è invece il caso delle situazioni esterne all'intervento dove, oltre che i beni paesaggistici che danno luogo ai vincoli (fiume, boschi, area parco), **peculiarità naturalistico-ambientali quali il sito Natura 2000 o i calanchi, realizzano elementi di valore, che, di fatto, non risultano essere interferiti dall'intervento.**

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	
<input type="checkbox"/> VIA	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza (direttiva 92/43/CEE - D.P.R. n.357/1997 e s.m.i. - L.R. 1/2015)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 25 del D.L.gs. 50/2016)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione paesaggistica D.Lgs. 42/04 e s.m.i.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Regione Umbria - Determinazione Dirigenziale n.9170 del 17/09/2021</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria - Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio - Ministero della Cultura: "<u>parere favorevole</u>" con prescrizioni (CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.I.0531339.25-08-2021) e non dovrà essere attivata la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Il Comune di Orvieto con nota prot. n. 32984 dell' 8/10/2021 ha comunicato la "non procedibilità" al rilascio dell'autorizzazione Paesaggistica pratica n. 0495/2021 prot. 29840 del 16/09/2021 in quanto ai sensi dell'art. 147 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i. il parere verrà espresso in sede di C.d.S. come specificato nella nota della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria - Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio - Ministero della Cultura prot. n. 17745 del 13/0829/09/2021 in pur dichiarando che la richiesta di rilascio di parere vincolante non è procedibile, comunica da quanto trasmesso <b><u>non si rilevano elementi ostativi al rilascio di parere favorevole di compatibilità paesaggistica.</u></b></p>



## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Nullaosta ai fini Idraulici ( R.D. 523/1904)  <input type="checkbox"/> _____  <input type="checkbox"/> _____	<input checked="" type="checkbox"/> Regione Umbria - Sezione Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, difesa del suolo  <input type="checkbox"/> _____  <input type="checkbox"/> _____

## 8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	L'area è degli interventi è interessata dal vincolo di tutela dei corsi d'acqua di cui alla lett. c) dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004 e smi: <b>Fiume Paglia</b>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<b>x</b>	L'area degli interventi <b>non ricade neppure parzialmente</b> in tali zone in quanto localizzata nell'entroterra umbro ad <b>una distanza in linea d'area superiore a 15 km.</b>
3. Zone montuose e forestali	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	L'area degli interventi <b>ricade</b>

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

			<b>parzialmente</b> in aree identificate come boscate ed sottoposta al vincolo di tutela di cui 142 al D.Lgs. n. 42/2004 e smi
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	La zona degli interventi <b>ricade in tali aree:</b> <u>ZPS IT5220024 Valle del Tevere Laghi di Corbara – Alviano - Parco Regionale del Fiume Tevere</u>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<b>x</b>	L'area interessata dagli interventi <b>non ricade neppure parzialmente</b> in tali zone di cui non si ha evidenza nella cartografia analizzata.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<b>x</b>	Gli interventi in progetto interessano il territorio del comune di Spoleto che per pochissimo ha una a <b>densità demografica media:</b> 72,1 ab/Kmq le opere interessano parti del territorio periferiche rispetto al centro abitativo principale.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	L'area dell'intervento oltre ad essere interessata da zone di interesse paesaggistico si trova in prossimità di un'area archeologica
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<b>x</b>	Le aree d'intervento <b>non interferiscono neppure parzialmente</b> con colture di pregio o tipiche
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<b>x</b>	Non sono presenti interferenze dirette con siti contaminati censiti

10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	Le aree di intervento rientrano parzialmente in quelle sottoposte a vincolo idrogeologico
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	<b>L'area di intervento, rientra nella Fascia A del PAI (Piano Stralcio di assetto idrogeologico - Bacino Fiume Tevere Fasce Fluviali e zone a rischi)</b>
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<b>x</b> <b>II° categ.</b>	<input type="checkbox"/>	Classificazione sismica dei territori del comune interessato dagli interventi: <b>Zona 2 – II° categoria</b>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<b>x</b>	<input type="checkbox"/>	Nell'area oltre alla <b>fascia di rispetto stradale</b> della stessa <b>SS205</b> , si trova in corrispondenza della linea ferroviaria Orte-Firenze ed in prossimità dell'Autostrada A1.

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<b>x</b> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<b>x</b> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<b>Descrizione:</b> Le opere previste riguardano l'adeguamento funzionale della strada esistente ai fini del miglioramento ed innalzamento dei livelli di sicurezza. Miglioramento attraverso il raddrizzamento di due curve esistenti indicate con "Nodo 1" e "Nodo 2" in corrispondenza della ferrovia il primo e in sede stradale		<b>Perché:</b> L'intervento interessa il tracciato stradale esistente. Le opere sono di una dimensione tale da non compromettere in maniera significativa l'ambiente in relazione alla modifica fisica dei luoghi. Si può affermare, pertanto, che le stesse non comportano incrementi significativi	

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

	<i>il secondo. Tale intervento, seppur localizzato determinerà una modifica fisica dei luoghi</i>		<i>dell'impatto globale determinato dall'infrastruttura stradale esistente</i>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto prevede, l'occupazione permanente di suolo, in misura molto limitata, in corrispondenza del "Nodo 1" . Le superfici occupate per le attività di cantiere hanno un carattere temporaneo.</i>		<i>Perché: Il progetto prevede, l'occupazione permanente di suolo molto limitata e localizzata. Le superfici occupate per le attività di cantiere, saranno invece, ripristinate al termine delle lavorazioni</i>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto prevede in fase di cantiere potenziale emissioni in atmosfera di polveri. Sono comunque previsti interventi di mitigazione come la bagnatura delle aree di cantiere che consentirà di ridurre al minimo la produzione di sostanze o materiali dannosi per la salute umana</i>		<i>Perché: Gli interventi in progetto non producono effetti significativi per la salute umana e l'ambiente</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: I <b>materiali inerti</b> di risulta dalla demolizione di alcune opere dell'attuale viabilità esistente, saranno caratterizzati e trasportati presso i più vicini <b>impianti di smaltimento</b>. Anche per l'approvvigionamento dei materiali inerti necessari ci si avvarrà dei <b>siti di cava autorizzati più vicini</b>. <b>"Nodo 1"</b> Scavo 8.122,27 Riutilizzo 0 Smaltimento 8.122,27 <b>"Nodo 2"</b> Scavo 221,72 Riutilizzo 0 Smaltimento 221,72 Totale: ca. 8.343,99 mc.</i>		<i>Perché: Il progetto in questione non produce alcun effetto significativo 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 s.m.i.) con recapito a discarica inerti, non pericolosi e impianti di recupero.</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Le emissioni di sostanze che possono influire sulla qualità dell'aria deriveranno dai macchinari utilizzati e dagli</i>		<i>Perché: Gli interventi previsti nella proposta progettuale non andranno a produrre effetti significativi in quanto le</i>	

	<i>automezzi adibiti al trasporto dei materiali necessari durante le fasi realizzative delle opere: emissioni dei motori, sospensioni di polveri inalabili dovute al trasporto dei materiali sciolti, alla loro lavorazione e movimentazione.</i>		<i>emissioni di polveri in atmosfera saranno relative alle sole fasi di cantiere.</i> <i>Sono comunque previsti interventi di mitigazione tali da ridurre al minimo tali emissioni durante tutta la realizzazione delle opere: bagnatura delle superfici calpestabili e non pavimentate all'interno del cantiere tenendo conto del periodo stagionale. Copertura dei mezzi e dei materiali stoccati con teli.</i> <i>In fase di esercizio l'intervento non determinerà impatti significativi sulla componente "Atmosfera", gli interventi contribuiranno al miglioramento delle condizioni ambientali "ante operam".</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> <i>Nella fase di costruzione degli interventi e di dismissione del cantiere si prevede un aumento della pressione sonora legata alle lavorazioni, e all'uso di macchine operatrici.</i> <i>Non sono stati rilevati ricettori sensibili nelle vicinanze.</i>		<i>Perché:</i> <i>Le modifiche generate dal progetto non producono effetti sull'ambiente significativi perché le emissioni acustiche, prodotte in fase di costruzione, saranno del tutto temporanee e circoscritte alla sola durata dei lavori.</i> <i>L'entrata in esercizio non determinerà un incremento dei livelli sonori attuali.</i> <i>Non si produrranno emissioni termiche o radiazioni elettromagnetiche né durante la fase dei lavori né durante la fase di esercizio, anzi si andranno a migliorare grazie all'eliminazione dei blocchi di traffico dovuti alla presenza di numerosi mezzi pesanti.</i>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Perché:</i> <i>Il rischio è rappresentato da limitati ed eventuali sversamenti accidentali in fase di realizzazione.</i>		<i>Perché:</i> <i>Durante la realizzazione dell'opera saranno adottati tutti gli accorgimenti necessari per evitare il pericolo di eventuali rilasci di inquinanti sul suolo e nelle acque superficiali e sotterranee e le protezioni ambientali per eventuali si accidentali</i>	
8. Durante la costruzione o	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Durante le fasi di cantiere sarà istituito un apposito sistema di regolazione del traffico veicolare che eviti i rischi di incidente per gli utenti e gli operai. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione, verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative. In generale non si rileva, comunque, la presenza di sostanze pericolose connesse alle lavorazioni.</p>		<p><i>Perché:</i> Le norme per la sicurezza che verranno adottate durante la costruzione e di esercizio garantiscono la sicurezza, la salute delle persone e la tutela ambientale. L'intervento sarà realizzato in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i. le attività relative all'allestimento/smantellamento delle aree di cantiere e costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento.</p>	
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p></p>	<p><i>Descrizione:</i> Il progetto va ad interferire con le aree circostanti al Fiume Paglia che corre in prossimità alla strada. Non si andranno ad interessare altri corpi idrici superficiali o sotterranei date le caratteristiche delle opere in progetto.</p>		<p><i>Perché:</i> La natura degli interventi è tale da non sollevare attenzione rispetto al rischio di inquinamento idrico superficiale. Relativamente ai corpi idrici sotterranei sia qualitativo-peggioramento delle qualità chimico fisiche dell'acqua di falda, che quantitativo-azione di drenaggio della falda è da considerarsi molto basso.</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> L'infrastruttura è caratterizzata da un flusso di traffico piuttosto elevato (Orvieto - Baschi) e gli interventi apporteranno un miglioramento generale dei livelli di traffico.		<i>Perché:</i> L'intervento intende migliorare le condizioni di percorribilità dell'attuale statale con particolare riguardo ai mezzi pesanti evitando i blocchi e le condizioni ambientali del contesto di riferimento.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Data l'entità e la dimensione le opere in progetto risultano, visibili soltanto in avvicinamento all'infrastruttura.		<i>Perché:</i> L'intervento non comporta una riduzione della fruibilità degli spazi e non altera in modo significativo la morfologia del contesto, mantenendo il livello di intervisibilità esistente.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> L'intervento interessa aree in cui sono già presenti delle infrastrutture		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi in quanto si va ad intervenire su una struttura esistente in un'area che vede la presenza di altre infrastrutture.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi della strumentazione urbanistica vigente non risultano, nelle aree interessate al progetto e in quelle limitrofe, piani e/o programmi approvati di trasformazione urbana e/o modifica dell'uso del suolo.		<i>Perché:</i> Non sono programmate o previste trasformazioni delle aree limitrofe così come interventi che possano agire congiuntamente con l'intervento in oggetto.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> La strada oggetto degli interventi è localizzata in prossimità di aree non densamente abitate.		<i>Perché:</i> Non si rilevano interferenze con aree densamente abitate o antropizzate.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Nell'area di progetto non sono presenti ricettori sensibili.		<i>Perché:</i> Gli interventi andranno ad interferire con eventuali ricettori presenti soltanto nella fase di realizzazione e non nella fase di esercizio che invece apporterà un miglioramento soprattutto alle condizioni di accesso.	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input type="checkbox"/> <b>No</b>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>
<p>19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input type="checkbox"/> <b>No</b>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>
<p>21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?</p>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>
<p>22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?</p>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>	<input type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>No</b>
<p><i>Descrizione:</i> Le opere si sviluppano a ridosso di risorse ambientali.</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto non va a modificare le condizioni "ante operam" delle risorse ambientali presenti.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Sulla base delle informazioni della Tabella 8 e sulla base delle informazioni note, nell'area di progetto e in aree limitrofe non sono presenti zone o siti che sono già soggetti a inquinamento o danno ambientale.</p>	<p><i>Perché:</i> Il progetto non risulta essere ubicato in zone già soggette a inquinamento o danno ambientale. Allo stato attuale non risultano interferenze dirette.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Sulla base delle informazioni ricavate dagli strumenti di pianificazione e gestione del territorio è emersa, in prossimità delle aree di intervento, la presenza di aree di interesse idrogeologico e il territorio di interesse è soggetto a terremoti.</p>	<p><i>Perché:</i> L'intervento non comporta modifiche della morfologia locale o alterazioni tali da determinare la variazione delle dinamiche ambientali in atto.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> Non sono presenti nell'area interventi o trasformazioni che possano avere effetti cumulativi con l'intervento in oggetto.</p>	<p><i>Perché:</i> Non si stimano potenziali effetti con altri interventi programmati o in fase di realizzazione.</p>			
<p><i>Descrizione:</i> La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera.</p>	<p><i>Perché:</i> L'intervento si riferisce ad una porzione di territorio molto ridotta, non sussistono quindi implicazioni di carattere transfrontaliero.</p>			



## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	T00EG00GENCO01_A - Corografia generale	1:5000	ALL. 1 - Corografia.pdf
2	T00EG00GENPO01_A - Planimetria su fotomosaico di foto aeree	1:5000	ALL. 2 - Planimetria_fotomosaico.pdf
3	T00EG00GENRE01_A - Relazione tecnico-descrittiva	-	ALL. 3 - Relazione_Tecnico_Descrittiva.pdf
4	T00GE00GEORE01_A - Relazione Geologica	-	ALL. 4 - Relazione_Geologica
5	T00SG00GENPV01_A - Planimetria Stato di Fatto	1:500	ALL. 5 - Planimetria_Stato_di_Fatto.pdf
6	T00IA00AMBRE02_A - Documentazione fotografica	-	ALL. 6 - Documentazione_Fotografica_Stato_di_Fatto.pdf
7	T00ID00IDRPL01_A - Planimetria idraulica	1:200	ALL. 7 - Planimetria_Idraulica.pdf
8	T00PS00TRAPP01_A - Planimetria di progetto	1:500	ALL. 8 - Planimetria_Progetto.pdf
9	T00PS00TRAST01_A - Sezioni tipologiche	varie	ALL. 9 - Sezioni_tipologiche_Progetto.pdf
10	T00IA00AMBDI01_A - Planimetria generale interventi di mitigazione e sezione paesaggistica	varie	ALL.10 - Planimetria_Mitigazioni_Progetto.pdf
11	T00CA00CANPL02_A - Planimetria localizzazione dei campi/cantieri e viabilità di servizio e di cantiere	1:2000	ALL.11 - Planimetria_Cantiere.pdf

Il dichiarante  
(Ing. Lamberto Nicola Nibbi)