

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

## 1. Titolo del progetto

"S.S. 685 "delle Tre Valli Umbre": rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500 - 2° Stralcio2: dal km 45+700 al Km 49+300"

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II-bis, punto 2 lettera c	strade extraurbane secondarie di interesse nazionale

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento è finanziato dal Piano Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 4, intitolata "Investimenti sulla rete stradale statale", ai sensi dell'art. 14 bis del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108, come disposto dall'Ordinanza Attuativa PNC-PNRR Sisma n. 1 del 16/12/2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, applicando le accelerazioni del procedimento secondo i termini previsti ex lege e rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione è stato nominato un Soggetto Attuatore per il coordinamento degli interventi di messa in sicurezza e di ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali, ai sensi dell'art. 4 comma 2 dell'Ordinanza C.D.P.C 408 del 15/11/2016, pertanto, per l'opera in esame si evidenzia l'importanza di pervenire con la massima celerità alla conclusione del procedimento.

L'opera è finanziata dal Piano Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 4, intitolata "Investimenti sulla rete stradale statale", ai sensi dell'art. 14 bis del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108, come disposto dall'Ordinanza Attuativa PNC-PNRR Sisma n. 1 del 16/12/2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, applicando le accelerazioni del procedimento secondo i termini previsti ex lege.

L'intervento risulta altresì ricompreso del programma prioritario per l'adeguamento tecnico-funzionale delle strade di accesso e di collegamento alle aree dei crateri sismici 2009 e 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individuato quale strategico nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2022, in quanto funzionale alla ripresa e allo sviluppo sociale ed economico del territorio delle aree interne dell'Appennino centrale.

Nell'ambito di tale quadro strategico e di finanziamento, l'intervento di cui alla presente relazione risulta contribuire al necessario miglioramento generale delle condizioni di mobilità tra le diverse aree collegate, seppur di non facile connessione. La struttura insediativa delle aree appenniniche, infatti, è caratterizzata da una elevata frammentarietà ed eterogeneità. I nuclei abitati, numerosi e dispersi in un'area molto estesa, sono costituiti da aggregati di variabile densità, da poche case, a piccoli centri di paese fino a città di media grandezza. L'orografia del territorio, d'altra parte, è dominata dai rilievi dell'Appennino centrale che delineano valli profonde e articolate, con pianure limitate a ridosso della costa. Ne risulta un contesto difficile, dove la mobilità assume, ancor più, un carattere di necessità primaria per l'accesso ai servizi, alle

2

funzioni di vita quotidiana e lo scambio commerciale, mentre lo sviluppo delle infrastrutture risulta complesso ed oneroso. Anche in relazione a questa complessità, l'attuale sistema di mobilità risulta, in termini di infrastrutture, poco sviluppato e datato, con poche reti primarie, una bassa connessione alle direttrici nazionali di mobilità ed una forte mancanza di alternative di collegamento territoriale.

Del fragile sistema di mobilità attuale di queste aree, la rete stradale costituisce la componente fondamentale. Il collegamento stradale è infatti quello cui resta demandata l'accessibilità più fine ai territori appenninici interni, centri abitati e frazioni, tra cui ricomprese le aree dei crateri sismici. Per garantire quindi le necessità di mobilità di persone e merci, risulta necessario provvedere non solo al completamento del ripristino della rete viaria a seguito dei danni causati dagli eventi sismici, ma piuttosto all'incremento della sua funzionalità e resilienza tramite specifiche azioni di potenziamento e riqualificazione, guidate da un piano coordinato e complessivo di azioni. Le azioni sono state focalizzate a migliorare la sicurezza stradale e i livelli di funzionalità, nonché a rendere affidabili e ridurre i tempi di percorrenza sia dei collegamenti dei territori appenninici con la rete stradale primaria, costituita dalle autostrade e dalle strade statali a veloce scorrimento, sia della distribuzione interna, al fine di agevolare un funzionamento a rete di servizi e attività produttive.

Il Programma individua le consolidate direttrici di mobilità di collegamento tra il sistema insediativo delle aree interne dell'Appennino Centrale. Inoltre, al fine di raggiungere una completa integrazione delle aree interne con la vita della regione urbana, individua nella regione quelle zone caratterizzate da tempi di accesso eccessivi causati da una rete di mobilità a maglie larghe imputabile a configurazioni geomorfologiche e vegetazionali complesse, in ogni caso da conservare nella loro integrità attraverso l'azione di adeguamento degli assi già esistenti. Organizza quindi e ridisegna i previsti interventi di valorizzazione messa in sicurezza, efficientamento, integrazione, mitigazione dell'asse di mobilità interregionale, trovando sinergia nella riconnessione con i macro interventi di potenziamento già previsti nell'operare un miglioramento diffuso degli itinerari pre-esistenti. In questa sua azione il Programma declina pertanto la rifunzionalizzazione e la rigenerazione dell'asse non solo nella sua modalità carrabile, ma tenendo in conto anche le nuove ed ulteriori esigenze del territorio in coerenza con la vocazione di pubblica utilità dell'asset della rete infrastrutturale.

#### 4. Localizzazione del progetto

Il presente progetto riguarda i "Lavori di adeguamento alla sez. tipo C2 della S.S. 685 "delle Tre valli umbre" dal km 41+500 al km 51+500" e costituisce il 2° stralcio funzionale dell'adeguamento della S.S.685 nel tratto che va dal km 45+700 al km 49+300. Detti lavori ricadono nel comune di Vallo di Nera, in provincia di Perugia.

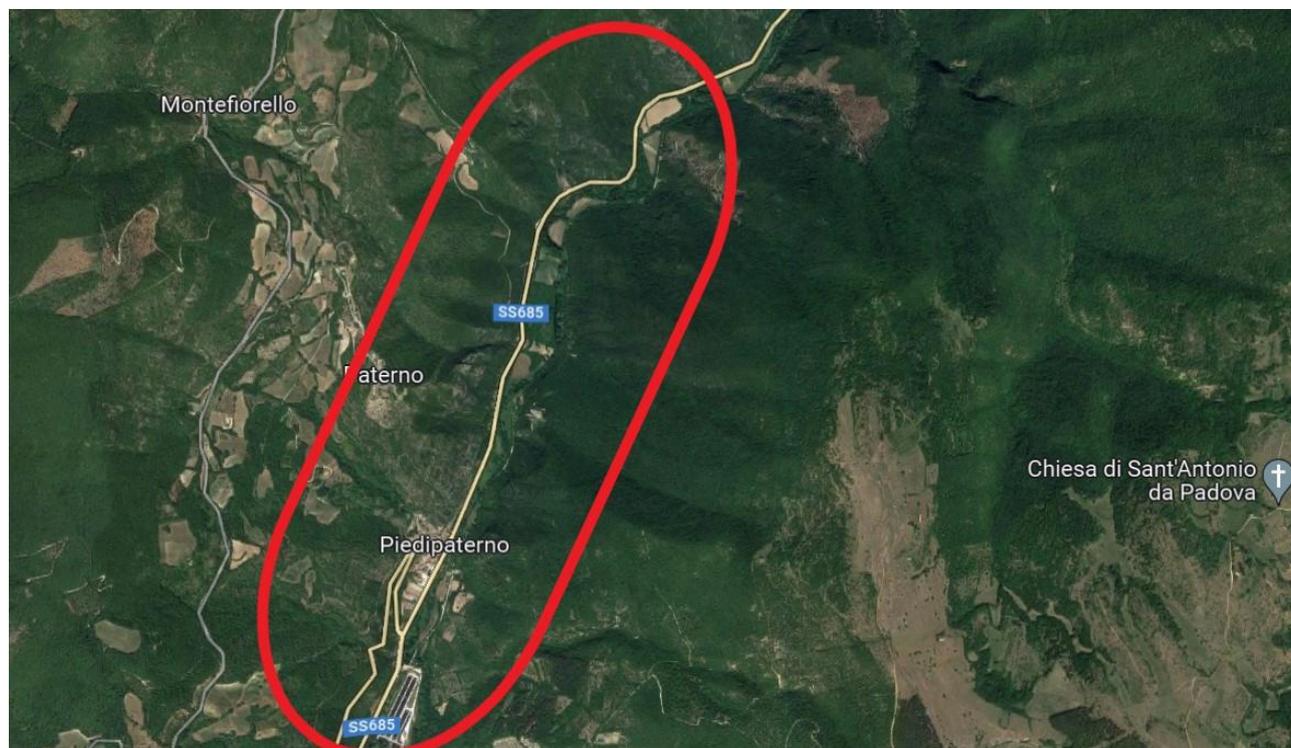


Figura 1 - Inquadramento su ortofoto

Il tratto di strada oggetto di intervento, che corre sul fondovalle del fiume Nera, è quasi costantemente a mezza costa, con adiacente percorso ciclopedonale che insiste sul sedime della dismessa ferrovia Spoleto - Norcia.

La lunghezza complessiva del tracciato di progetto, inclusi i tratti iniziali e finali di raccordo alla sede attuale, è di 3.605,13 m a fronte dei 3.625,38 m del tracciato attuale.

Il progetto è stato sviluppato al fine di incrementare i livelli di sicurezza dell'infrastruttura, di migliorare la fluidità della viabilità e quindi di risolvere le principali criticità presenti sul suddetto tratto stradale, prevedendo lavorazioni contenute, identificabili come interventi di manutenzione straordinaria, configurando il minimo impatto possibile, nel rispetto del contesto ambientale e paesaggistico di riferimento.

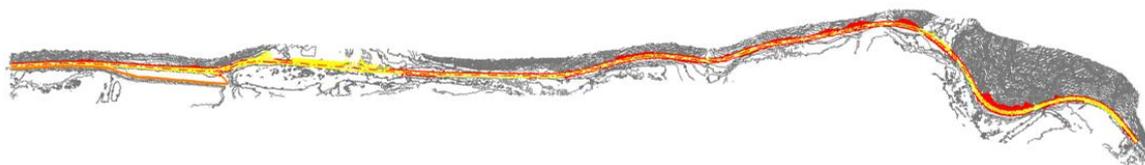


Figura 2 - Planimetria di progetto

## PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

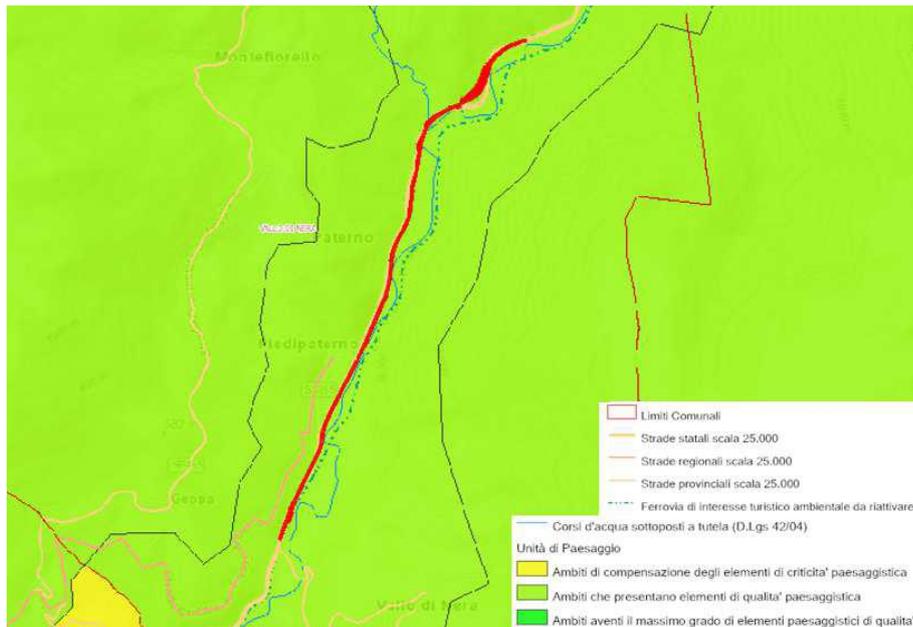


Figura 3 - Individuazione delle unità di paesaggio (estratto dal sito <https://webgis.provincia.perugia.it/>)

La disciplina paesaggistica nel territorio è definita dal P.T.C.P. della Provincia di Perugia, che mantiene la valenza di piano paesaggistico. Tale situazione normativa, dovuta alla L.R. 28/1995 e all'adeguamento dello stesso P.T.C.P. alla L.R. 27/2000, resta attualmente invariata, essendo la procedura di formazione del Piano Paesaggistico Regionale ancora non completata ed al momento, tale strumento regionale è solamente preadottato.

Per la legge urbanistica umbra il P.T.C.P. assume fundamentalmente carattere di coordinamento degli strumenti urbanistici comunali e un valore paesaggistico e ambientale (L.R. 28/95, art. 12), dovendo definire le destinazioni d'uso del territorio, a seconda del grado di compromissione o di integrità delle risorse presenti, con particolare riferimento all'uso e alla tutela delle geo-risorse.

Il P.T.C.P. di Perugia ha proceduto prima all'identificazione delle Unità Ambientali e, successivamente delle Unità di Paesaggio, in cui è stata definita l'articolazione minima della struttura paesaggistica provinciale.

Nel caso in esame, l'appartenenza degli interventi sulla S.S. 685 è riconducibile all'unità di paesaggio n.112 denominata Valle del Nera, relativa al sistema paesaggistico di pianura e di valle, per il quale sono previste "direttive di controllo del paesaggio in evoluzione". Nello specifico gli interventi che ricadono nel comune di Vallo di Nera afferiscono ad "ambiti che presentano elementi di qualità paesaggistica".

Dal Km 49+300 al Km 50+200	
<b>Comune</b>	Vallo di Nera
<b>Unità di paesaggio</b>	112 – Valle del Nera
<b>Sistema naturale</b>	sistema paesaggistico di pianura e di valle
<b>Indicazione paesaggistica</b>	ambiti che presentano elementi di qualità paesaggistica
<b>Direttive</b>	direttive di controllo del paesaggio in evoluzione

Figura 4 - PTCP

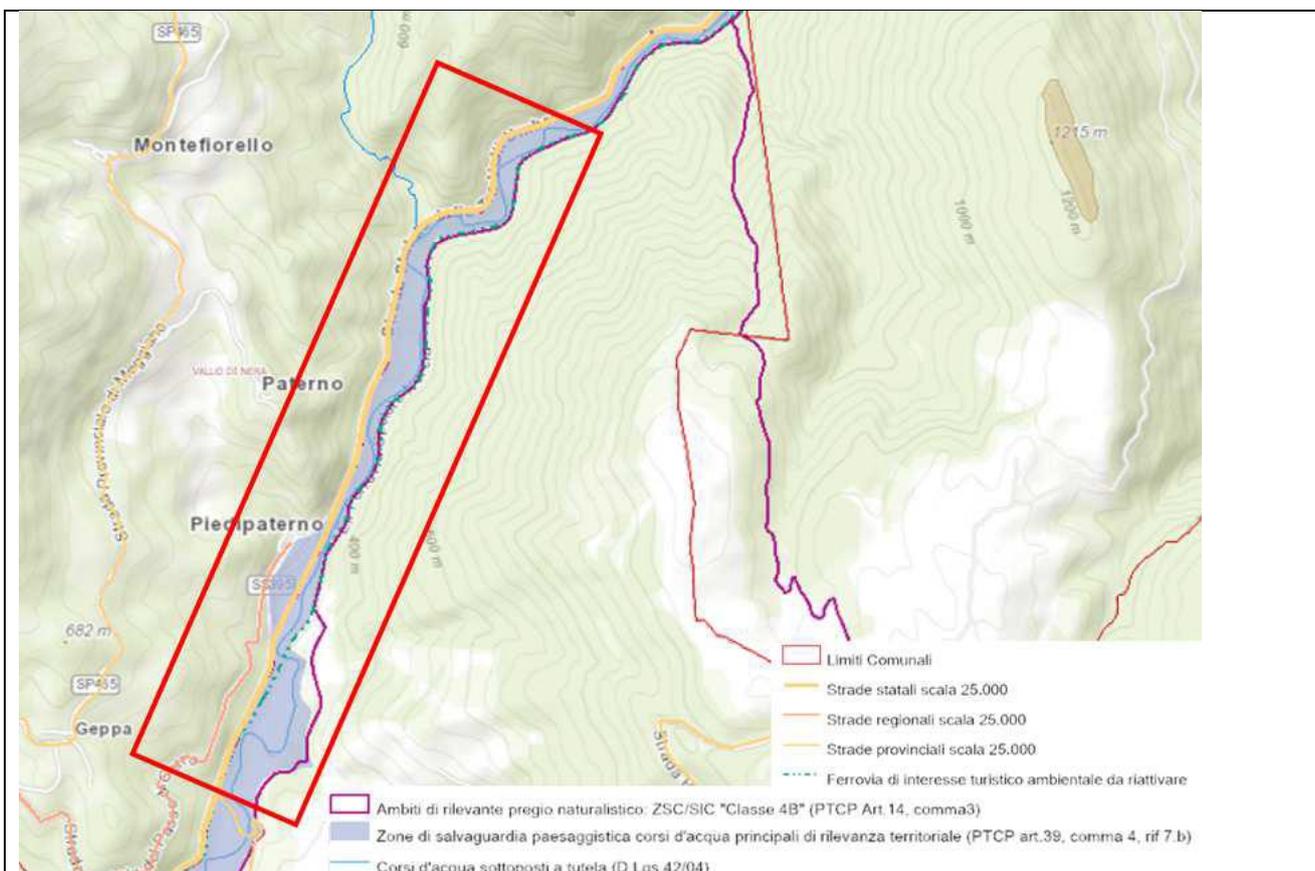


Figura 5 – Estratto dal sito <https://webgis.provincia.perugia.it/>

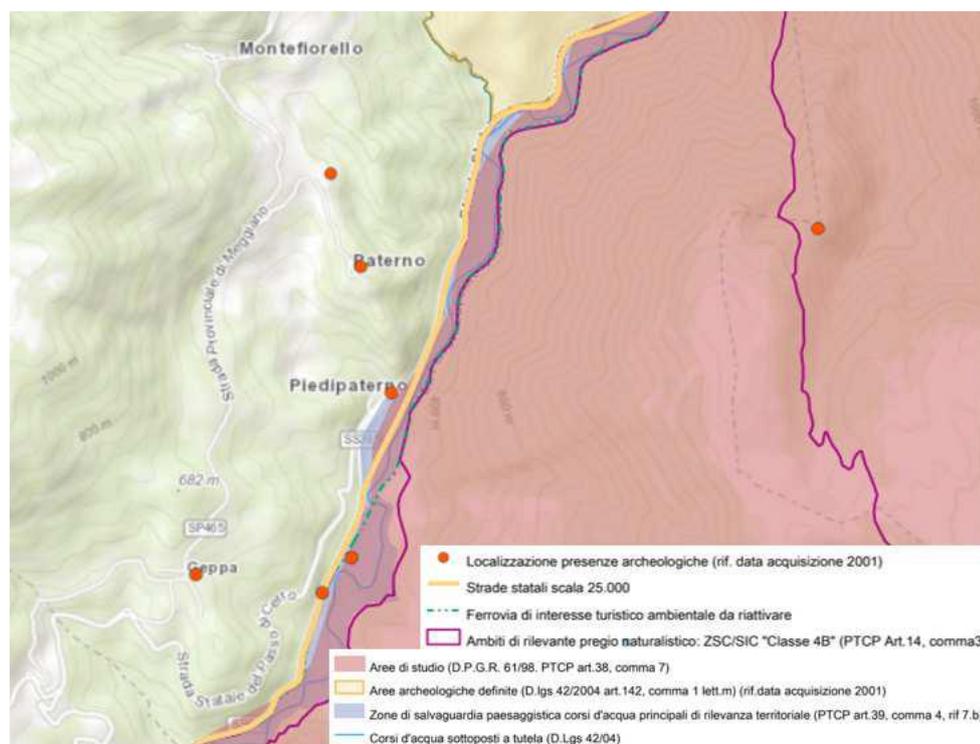


Figura 6 – Estratto dal sito <https://webgis.provincia.perugia.it/>

Dall'analisi del P.T.C.P. si evidenzia, inoltre che il tracciato attuale dell'infrastruttura oggetto degli interventi previsti ricade in:

- Zone di salvaguardia paesaggistica dei corsi d'acqua di principale rilevanza territoriale di cui all'art. 39, comma 4 rif. 7.b delle norme tecniche del P.T.C.P.;
  - Aree di studio di cui all'art. 38, comma 8 del P.T.C.P. e alla D.P.G.R. 61/98;
- ed inoltre, risulta in affiancamento ad un ambito di rilevante pregio naturalistico: ZSC "Classe 4B" di cui all'art. 14, comma 3 del P.T.C.P.

## PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE



Figura 7 – Estratto tavola QC2.3 Beni paesaggistici del PPR In rosso il tracciato di progetto

La Legge Regionale 24 giugno 2009 n.13 disciplina anche la formazione del Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

Il P.P.R., preadottato con D.G.R. n° 1370 del 05/10/2009 della Regione dell'Umbria, è inteso come strumento organico di governo delle tutele, nonché di compatibilità e di indirizzo degli interventi di conservazione e trasformazione, fermo restando che, i Beni paesaggistici di cui al D. Lgs. n. 42/2004, si avvalgono di specifici contenuti regolativi.

L'efficacia del Piano si misura soprattutto nella sua capacità complessiva di orientare positivamente gli interventi di trasformazione del territorio, valutandone preventivamente gli esiti, i fini delle qualità paesaggistiche da conseguire: a questo scopo il piano prevede non solo gli obiettivi di qualità per i singoli paesaggi, ma anche l'individuazione alle diverse scale di specifici contesti di riferimento, intesi come ambiti di territorio la cui dimensione paesaggistica è imprescindibile scenario di ogni azione o intervento: il Piano è sussidiario rispetto a questo scopo, fornendo adeguate conoscenze, procedure e strumenti da utilizzare.

Nello specifico l'area di progetto è sottoposta al vincolo dell'area n.102 – Capoluogo e dintorni – Vallo di Nera, istituito con specifico atto amministrativo D.M. del 7040 del 27/10/87 - G.U. 86/7 e sottoposto alla disciplina dell'art.136 del D. Lgs. 42/2004.

Infine, per quanto attiene agli indirizzi strategici del Piano l'area d'intervento ricade nel Paesaggio Regionale nella Struttura Identitaria 7\_FN\_Valnerina, che si riporta di seguito.

PAESAGGIO REGIONALE

7. In VALNERINA

STRUTTURA IDENTITARIA  
7\_FN\_1

*Valle del Nera, del Vigi e del Corno, i borghi fortificati di origine antica: Ferentillo, Scheggino, Sant'Anatolia di Narco, Vallo di Nera, Cerreto di Spoleto. La ex ferrovia Spoleto Norcia (il tracciato, le stazioni, i viadotti, e le gallerie). L'architettura religiosa, Abbazia di San Pietro in Valle, Abbazia di San Felice*

I Comuni interessati dalla struttura  
identitaria

*Terni, Arrone, Montefranco, Ferentillo, Scheggino, Sant'Anatolia di Narco, Vallo di Nera, Cerreto di Spoleto*

RISORSE IDENTITARIE

Descrizione dei caratteri paesaggistici

CARATTERI PAESAGGISTICI

<p>Risorse fisico-nauralistiche</p>	<p>Il paesaggio si caratterizza in modo particolare per la morfologia valliva a carattere fluviale, e possiamo distinguere il paesaggio in un sistema di Valli costituito da una arteria principale, che coincide con la Valle del Nera dove scorre il Fiume omonimo, e due diramazioni solcate rispettivamente dal Fiume Corno, dunque la Valle del Corno, e dal Fiume Vigi, dunque la Valle del Vigi, entrambi i corsi d'acqua sono degli affluenti del Fiume Nera. La valle, che si estende da Arrone a Cerreto di Spoleto, per il tratto di Valnerina interessato da questo paesaggio, passando per Montefranco, Ferentillo, Sant'Anatolia e Vallo di Nera, si presenta come una Valle molto stretta, incisa sui massicci calcarei, che strapiombano sul fondovalle, determinando un percorso vallivo molto suggestivo. Il paesaggio della valle del Nera, del Vigi e del Corno, fa parte in senso generale del più ampio bacino oro-idrografico del fiume Nera stesso, compreso in un territorio montuoso e inciso da lunghe valli fluviali, tra cui le suggestive gole della Valnerina. Questo paesaggio è fortemente caratterizzato da un susseguirsi di versanti molto acclivi con spazi molto esigui di fondovalle, utilizzati comunque a fini agricoli nonostante le superfici poco estese.</p> <p>Il paesaggio vallivo compreso tra Arrone e Cerreto di Spoleto è caratterizzato dal costante percorso del Fiume Nera e dalla viabilità che cammina parallela al corso d'acqua, con le quinte particolarmente acclivi dei monti che si susseguono a destra e a sinistra della linea di fondovalle. A partire da sud, ed in particolare a sud est di Arrone, abbiamo la quinta montuosa formata dai versanti dei Monti Castiglione, Tripozzo, S. Angelo, Civitella, Moricone, Beregni, Baligno, Gallaro, lo Stiglio, sul lato opposto i versanti dei rilievi più significativi sono il Monte Moro, il Monte, Monte Solenne, Monte Morrice, Monte Piano, Monte Galenne, Monte Motillo. Appena superato Cerreto di Spoleto, nel punto in cui i Fiumi Corno e Vigi confluiscono nel Nera, la valle si tripartisce, dando luogo a tre sistemi vallivi differenti. Il primo sempre legato al corso d'acqua principale del fiume Nera che prosegue in direzione di Preci e poi esce dal confine regionale e all'altezza di Preci diventa Val Castoriana, valle del Campiano, il secondo, da Cerreto di Spoleto alla confluenza del Fiume Corno, seguendo il suo corso, dà origine alla valle del Corno nella direzione di Cascia, il terzo, seguendo il corso del Fiume Vigi, in direzione nord, nei territori Sellanesi, dà origine alla Valle, appunto del Vigi. L'intero corso d'acqua del Fiume Nera, almeno per il tratto che interessa questo paesaggio, cioè quello compreso tra Arrone e Cerreto di Spoleto, è riconosciuto come Sito di Interesse Comunitario. Questo ambito corrisponde con l'alta Valnerina incisa da profondi substrati litologici di natura calcarea, e scorre nei pressi dei centri storici principali della valle, quali Ferentillo, Scheggino, Sant'Anatolia di Narco, Vallo di Nera. Questo ambito è fortemente caratterizzato dall'apparato vegetazionale, che, oltre a quello caratteristico tipico dei corsi d'acqua appenninici, presenta alcune forme particolari di vegetazione a galleria, costituita per lo più da pioppi, salici e ontani.</p> <p>Il sistema vallivo riconducibile al Fiume Corno, si caratterizza in modo particolare nel</p>
	<p>tratto compreso tra Cerreto di Spoleto, il punto in cui il Corno confluisce nel Nera, e Serravalle. Il fiume, scendendo da Serravalle, passando per la così detta Stretta di Biselli, scorre con andamento molto tortuoso, attraversando pareti rocciose molto impervie, quasi verticali, come nel caso di Biselli, che costituiscono le Balze del Corno, arrivando anche a strapiombi di oltre 170 m. Questi versanti così impervi presentano alternativamente pareti rocciose, paesaggi rupestri e versanti coperti da vegetazione molto compatta.</p> <p>Il sistema vallivo corrispondente al corso d'acqua del Fiume Vigi si caratterizza per un andamento molto meno tortuoso, che scorre in direzione nord-sud, a partire dal Monte Iugo, Monte Santo, nel Sellanesi, per confluire nel Nera all'altezza di Cerreto di Spoleto. La vegetazione è molto ricca, dominano le formazioni riconducibili ai salici e compaiono anche piccoli lembi di boschetti di pianura, mentre nei tratti in cui il fiume si incassa tra gli speroni di roccia calcarea, domina una vegetazione caducifoglie di querce.</p> <p>Un altro elemento che caratterizza l'infrastrutturazione storica della Valle è la Ex Ferrovia Spoleto-Norcia, che attraversa questo paesaggio, nel tratto compreso tra Sant'Anatolia di Narco e Borgo Cerreto di Spoleto. Del tracciato storico della ferrovia esiste oggi la sede senza più ospitare i binari, ed in particolare assume un rilievo paesaggistico il tratto che costeggia il Fiume nera, lungo il quale sono localizzati alcuni Caselli, oggi in parte recuperati e ristrutturati per essere utilizzati a scopi turistici, visto l'uso di questo itinerario per il trekking e la mountain bike. Suggestivo il passaggio tra piccole gallerie scavate nella roccia nel percorso che affianca il corso d'acqua del Nera (tra Piedipaterno e borgo Cerreto).</p>
<p>Risorse storico-culturali</p>	<p>Il paesaggio è caratterizzato da un sistema molto ricco, ancora riconoscibile, per i tratti morfologici che presenta, di insediamenti storici, incastellati lungo i pendii rocciosi che delimitano la valle, a significare un antico sistema di presidio della valle stessa, e avamposti militari di difesa dai frequenti conflitti tra comuni limitrofi. Quello che più caratterizza il paesaggio della valle del Nera è il castello di Vallo di Nera, un insediamento edificato nel 1216 su un preesistente insediamento Longobardo. Il piccolo borgo, ancora riconoscibile quale insediamento fortificato, posto a presidio la valle lungo le pendici del Monte Bacugno, presenta ancora tratti di architettura fortificata, come tratti delle antiche mura, l'alta torre quadrata, la porta di ingresso al borgo. Il centro storico si presenta oggi in ottimo stato di conservazione, con tessuti urbani molto minuti fatti da una ricca maglia di stretti vicoli. Anche gli altri centri storici della valle presentano caratteri molto simili, in quanto accomunati da una storia simile. Tra i più significativi che caratterizzano il paesaggio della Valnerina, abbiamo Scheggino, Ferentillo con la torre che svetta dallo sperone di roccia prospiciente la valle, Sant'Anatolia di Narco.</p> <p>Altri elementi di caratterizzazione del paesaggio, sotto il profilo storico culturale, sono rappresentati dal sistema dell'architettura religiosa, del quale sicuramente assumono un grande rilievo l'Abbazia di San Felice e l'Abbazia di San Pietro in Valle.</p>
<p>Risorse sociali-simboliche</p>	<p>Il paesaggio si caratterizza in particolare per i valori che esprime in termini di relazioni tra natura e storia. L'aspetto naturalistico, del tutto particolare su scala regionale, dovuto all'azione millenaria dell'acqua sui massicci calcarei, che ha conformato morfologie del tutto singolari, restituisce ancora oggi una risorsa identitaria attorno alla quale i territori della Valle hanno potuto riconoscersi in termini sociali ed economici. A questo aspetto non va sottovalutato il carattere paesaggistico dei borghi incastellati, che insieme alle morfologie rocciose e montane costituiscono l'immagine identitaria delle popolazioni che ancora vi sono insediate.</p>

## PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico per il bacino del fiume Tevere, di seguito denominato P.A.I., si configura in particolare come stralcio funzionale del Piano di bacino, la cui prima elaborazione nella forma di progetto di piano è stata adottata con delibera del Comitato Istituzionale n. 80 del 28 settembre 1999.

Il Piano è stato adottato in II adozione con delibera n. 114 del 5 Aprile 2006 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Tevere.

Il P.A.I. si articola in "assetto geomorfologico" e in "assetto idraulico":

- l'assetto geomorfologico tratta le fenomenologie che si sviluppano prevalentemente nei territori collinari e montani;
- l'assetto idraulico riguarda principalmente le aree dove si sviluppano i principali processi di esondazione dei corsi d'acqua.

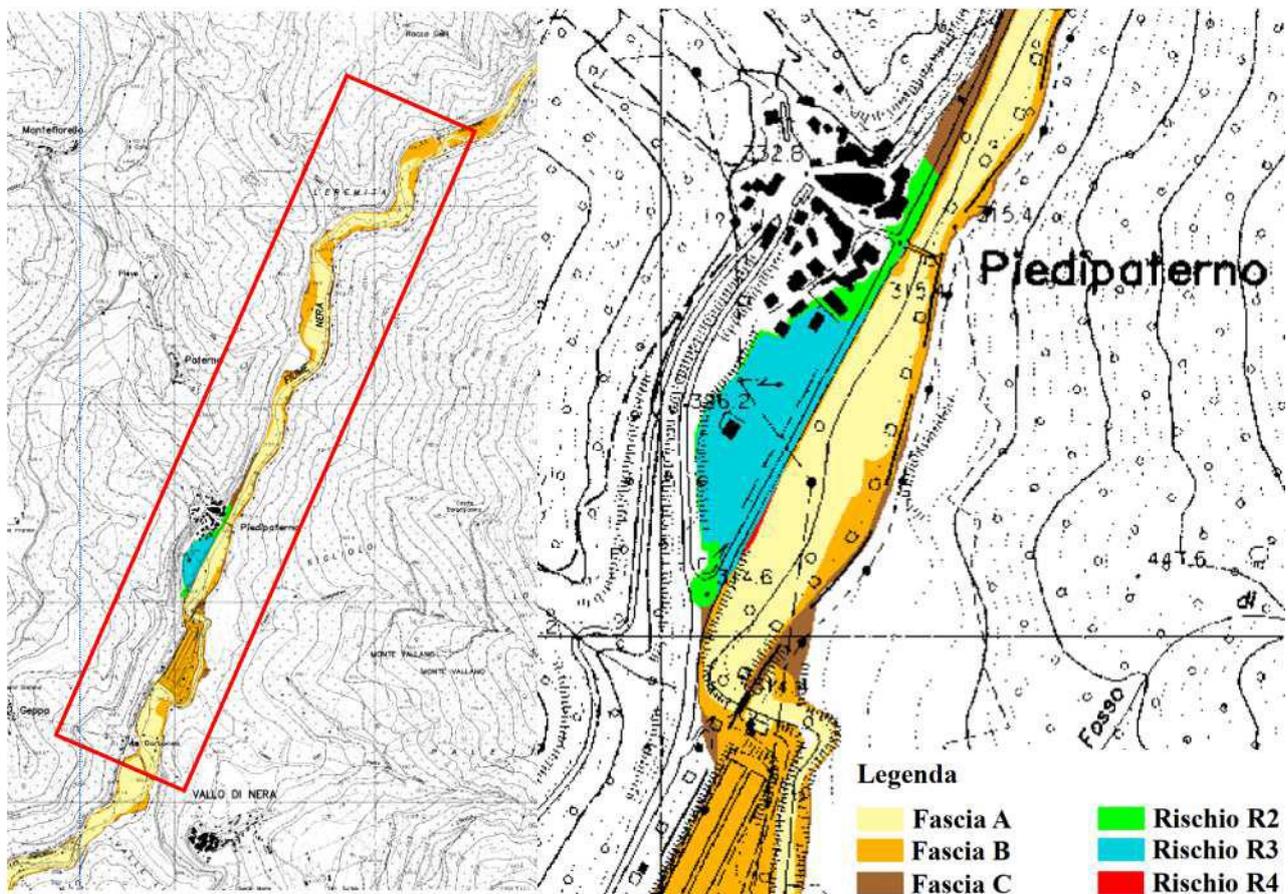


Figura 8 - Estratti cartografia P.A.I.

La piana alluvionale del Fiume Nera dalla consultazione delle cartografie a piccola scala del Piano di Assetto Idrogeologico (AGG.2021) dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (ex Autorità di Bacino del Fiume Tevere) relativamente alla perimetrazione della Pericolosità Rischio idraulico, risulta per la quasi totalità perimetrata a differenti livelli di Pericolosità e Rischio, come si evince dagli stralci cartografici riportati. L'attuale tracciato e quello di progetto ricadono in varie fasce di pericolosità e di rischio idraulico, come si evince dall'estratto cartografico riportato precedentemente. In particolare, il tratto stradale a ridosso dell'insediamento abitativo di Piedipaterno ricade in zone di Rischio 3 e 4.

Dalla consultazione delle cartografie a piccola scala del Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (ex Autorità di Bacino del Fiume Tevere) e Progetto IFFI Inventario

Fenomeni Franosi d'Italia di Ispra, relativamente all'assetto idrogeologico per il Rischio frane, nell'area di intervento risultano cartografati fenomeni gravitativi rilevanti, con situazioni di rischio elevato.

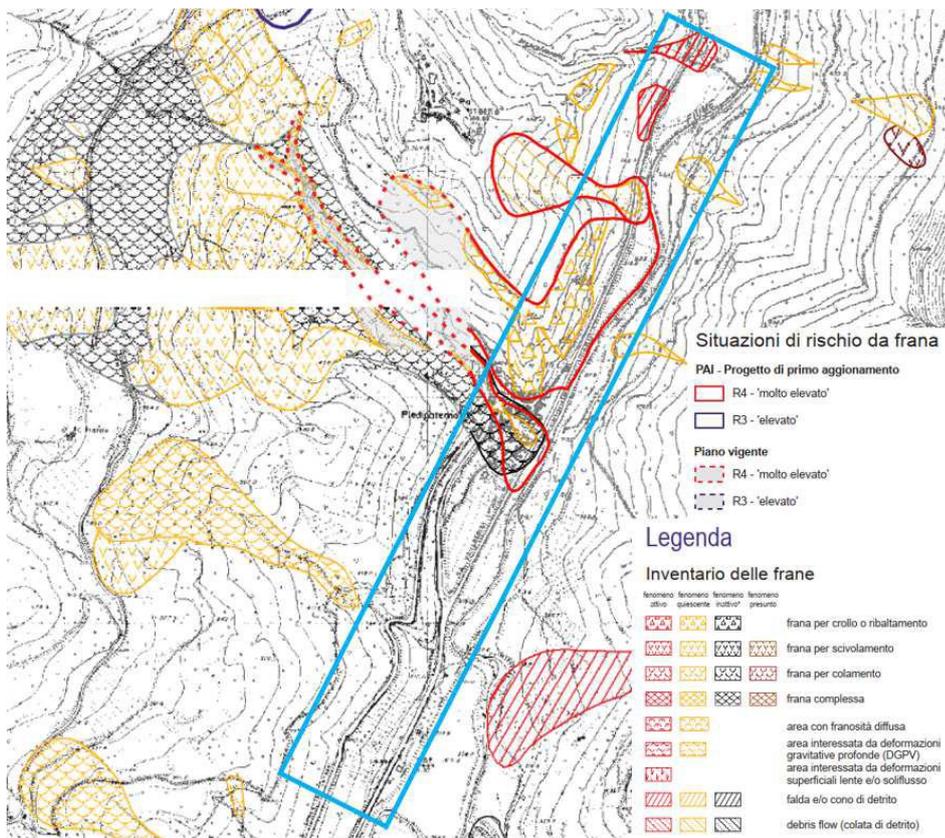
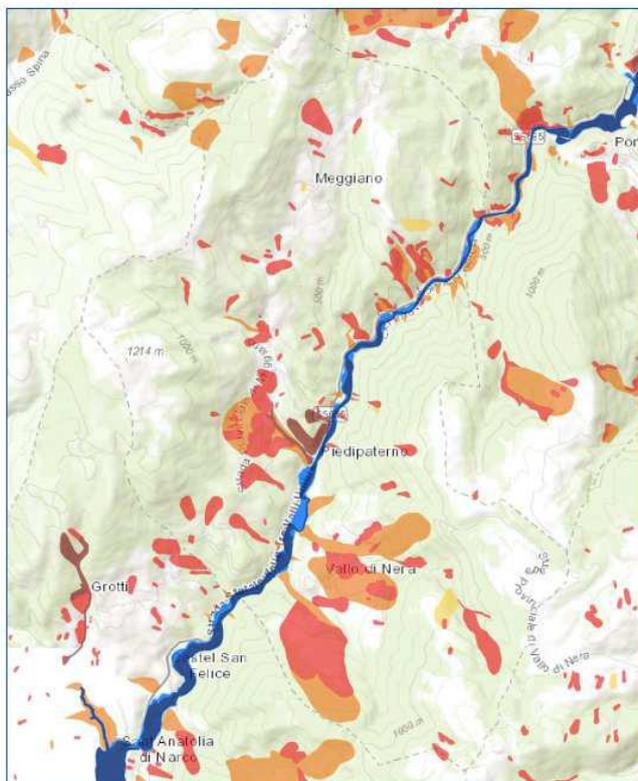


Figura 9 - Estratti cartografia P.A.I.



Vallo di Nera						
<b>Dati di contesto</b>						
	36,221 Km <sup>2</sup>		401		191	
	Territorio		Popolazione		Famiglie	
	331		15		21	
	Edifici		Imprese		Beni culturali	
<b>Pericolosità e indicatori di rischio</b>						
<b>Frane</b>	<b>TERRITORIO</b>	<b>POPOLAZIONE</b>	<b>FAMIGLIE</b>	<b>EDIFICI</b>	<b>IMPRESE</b>	<b>BENI CULTURALI</b>
<b>Molto Elevata P4</b>	0,218 (0,602 %)	46 (11,471 %)	20 (10,471 %)	27 (8,157 %)	2 (13,333 %)	0 (0 %)
<b>Elevata P3</b>	2,729 (7,534 %)	4 (0,998 %)	2 (1,047 %)	4 (1,208 %)	0 (0 %)	3 (14,286 %)
<b>Media P2</b>	1,739 (4,801 %)	90 (22,444 %)	42 (21,99 %)	69 (20,846 %)	2 (13,333 %)	6 (28,571 %)
<b>Moderata P1</b>	0,163 (0,45 %)	7 (1,746 %)	4 (2,094 %)	6 (1,813 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
<b>Aree Attenzione AA</b>	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	6 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
<b>P4 + P3</b>	2,947 (8,136 %)	50 (12,469 %)	22 (11,519 %)	31 (9,366 %)	2 (13,333 %)	3 (14,286 %)
<b>Alluvioni*</b>						
<b>Scenario P3 Tr. 20-50 anni</b>	0,343 (0,947 %)	12 (2,993 %)	5 (2,618 %)	7 (2,115 %)	1 (6,667 %)	1 (4,762 %)
<b>Scenario P2 Tr. 100-200 anni</b>	0,359 (1,043 %)	48 (11,97 %)	21 (10,995 %)	29 (8,761 %)	3 (20 %)	1 (4,762 %)
<b>Scenario P1 Tr. 300-500 anni</b>	0,61 (1,684 %)	59 (14,713 %)	26 (13,613 %)	25 (10,574 %)	3 (20 %)	1 (4,762 %)
* Scenari DLgs 49/2010. I dati relativi ai tre scenari non vanno sommati; lo scenario di pericolosità P1, che rappresenta lo scenario massimo atteso ovvero la massima estensione delle aree inondabili, contiene infatti, al netto di alcune eccezioni, gli scenari P2 e P3.						

Figura 10 - Estratti cartografia P.A.I.

## RETE ECOLOGICA DELL'UMBRIA

La Giunta Regionale Umbra ha approvato il progetto di Rete Ecologica Regionale dell'Umbria (R.E.R.U.) con DGR n. 2003 del 30/11/2005, già recepita nel P.U.T. con L.R. n. 11 del 22/02/2005, modificando la L.R. n. 27/2000.

Scopo della rete ecologica è quello di evitare la frammentazione degli habitat, conseguente ai fenomeni di antropizzazione e, in secondo luogo, di connettere la politica specifica delle aree protette a quella più globale della conservazione della natura.

Il tracciato di progetto insiste prevalentemente sul sedime attuale della S.S. 685, già individuata nella R.E.R.U., come barriere antropiche (*Anthropogenic barriers*).

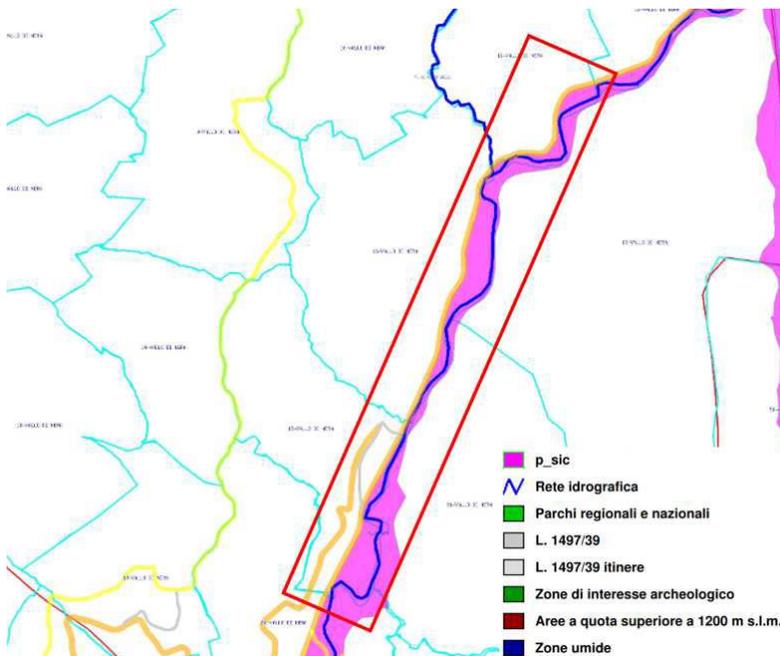
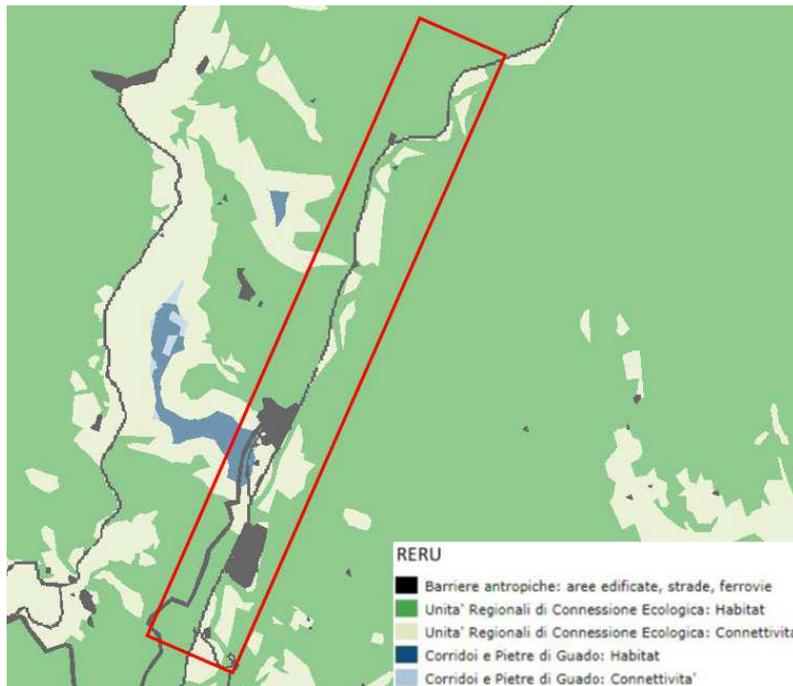


Figure 11 e 12 – Inquadramento della Rete Ecologica Regionale Umbria

## PIANI URBANISTICI COMUNALI

### Programma di fabbricazione di Vallo del Nera

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Vallo di Nera è dato da un Programma di Fabbricazione (P.d.F.) e a delle piccole Varianti successive. Le norme relative a tale tipologia di strumentazione urbanistica, a differenza dei Piani Regolatori Generali, prevede una zonizzazione in cui sono esplicitate le destinazioni d'uso ammesse in corrispondenza dei soli centri abitati: capoluogo e frazioni (L. 1150/1942 e smi).

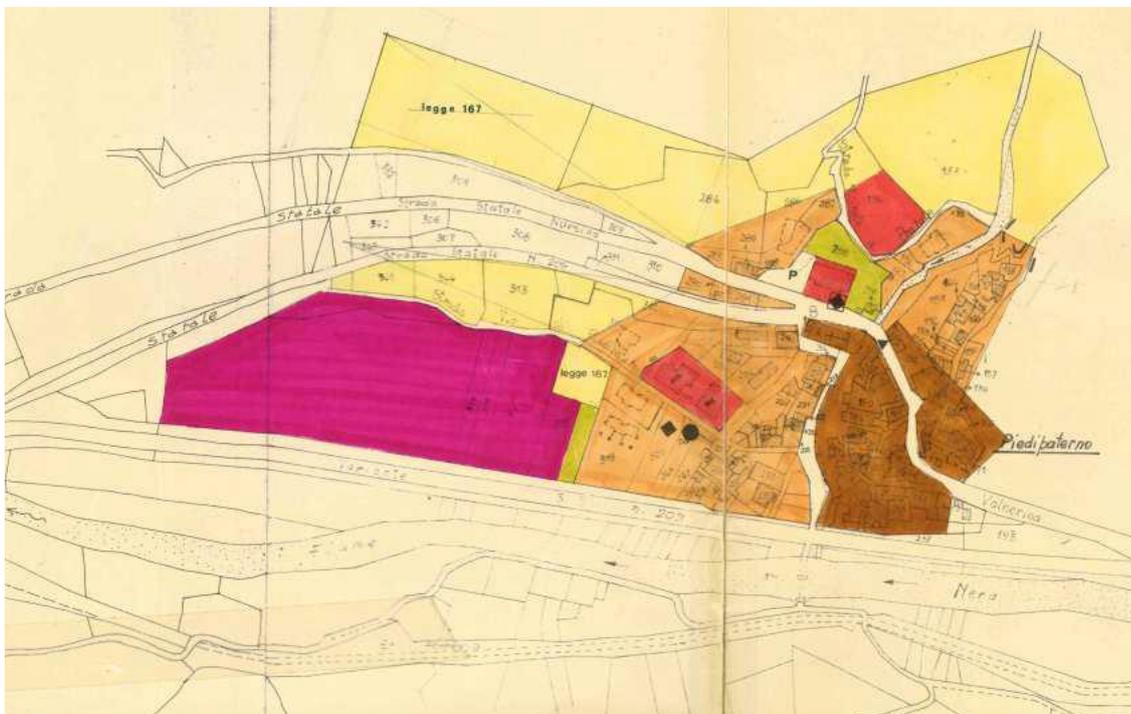
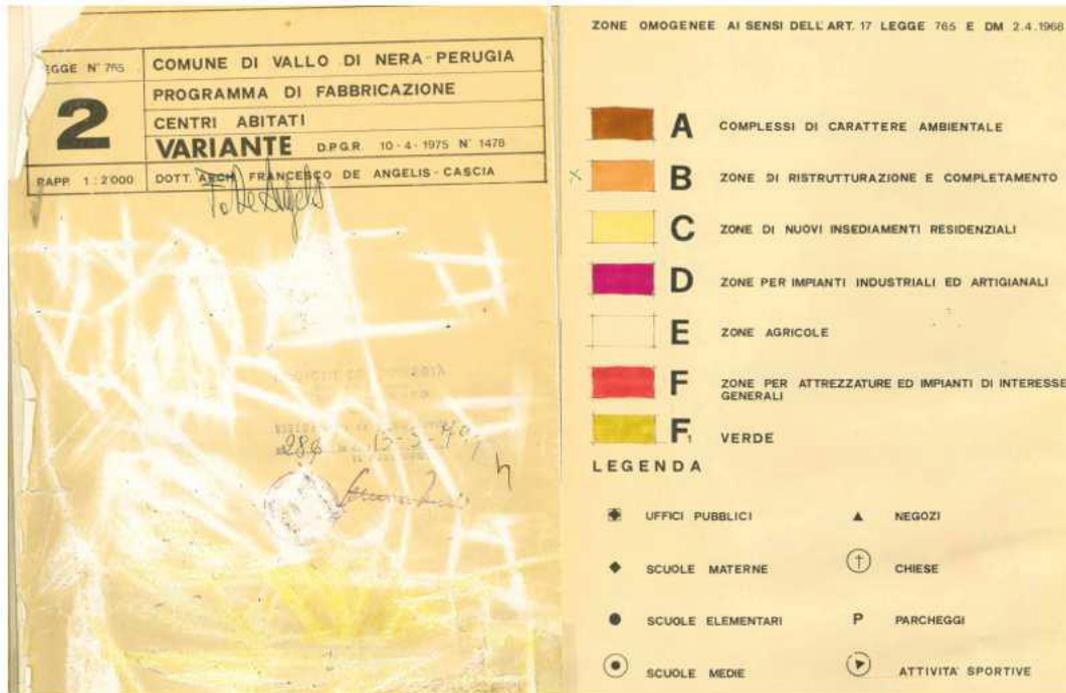


Figure 13 e 14 – Stralcio del Piano di Fabbricazione del Comune di Vallo di Nera

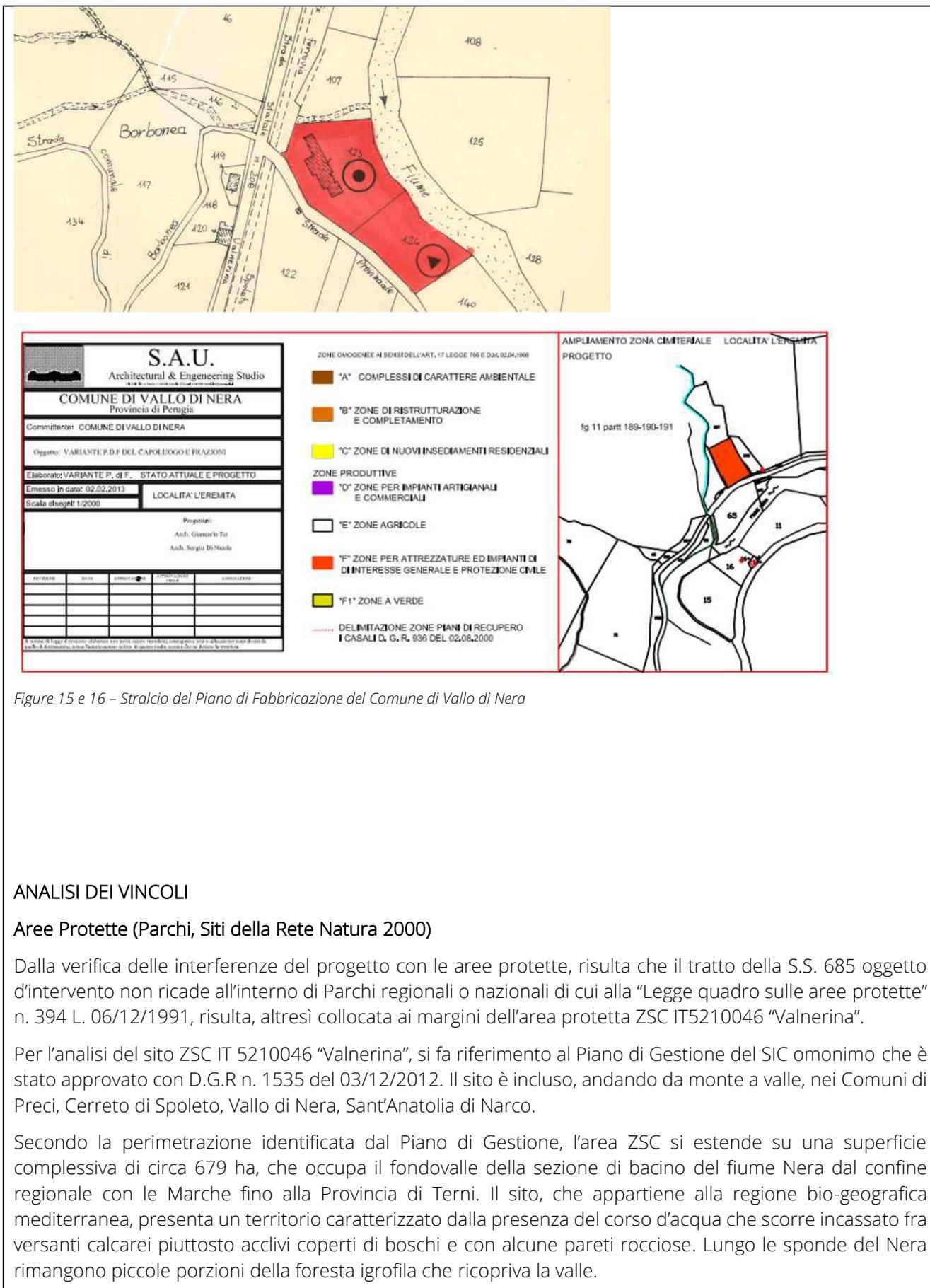


Figure 15 e 16 – Stralcio del Piano di Fabbricazione del Comune di Vallo di Nera

## ANALISI DEI VINCOLI

### Aree Protette (Parchi, Siti della Rete Natura 2000)

Dalla verifica delle interferenze del progetto con le aree protette, risulta che il tratto della S.S. 685 oggetto d'intervento non ricade all'interno di Parchi regionali o nazionali di cui alla "Legge quadro sulle aree protette" n. 394 L. 06/12/1991, risulta, altresì collocata ai margini dell'area protetta ZSC IT5210046 "Valnerina".

Per l'analisi del sito ZSC IT 5210046 "Valnerina", si fa riferimento al Piano di Gestione del SIC omonimo che è stato approvato con D.G.R n. 1535 del 03/12/2012. Il sito è incluso, andando da monte a valle, nei Comuni di Preci, Cerreto di Spoleto, Vallo di Nera, Sant'Anatolia di Narco.

Secondo la perimetrazione identificata dal Piano di Gestione, l'area ZSC si estende su una superficie complessiva di circa 679 ha, che occupa il fondovalle della sezione di bacino del fiume Nera dal confine regionale con le Marche fino alla Provincia di Terni. Il sito, che appartiene alla regione bio-geografica mediterranea, presenta un territorio caratterizzato dalla presenza del corso d'acqua che scorre incassato fra versanti calcarei piuttosto acclivi coperti di boschi e con alcune pareti rocciose. Lungo le sponde del Nera rimangono piccole porzioni della foresta igrofila che ricopriva la valle.

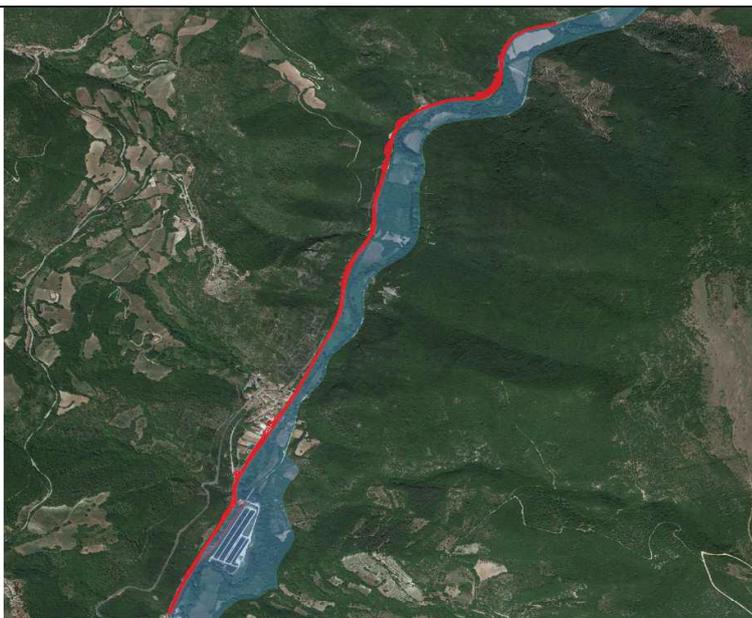


Figura 17 - Individuazione della ZSC su ortofoto

Di seguito vengono elencati gli habitat di interesse comunitario identificati all'interno della ZSC:

Habitat 3260 - Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del <i>Ranunculion fluitantis</i> e <i>Callitriche-Batrachion</i> ;
Habitat 5110 - Formazioni stabili xerotermofile a <i>Buxus sempervirens</i> sui pendii rocciosi ( <i>Berberidion</i> p.p.);
Habitat 6430 - Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile;
Habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine ( <i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i> );
Habitat 91E0* - Foreste alluvionali di <i>Alnus glutinosa</i> e <i>Fraxinus excelsior</i> ( <i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> );
Habitat 92A0 - Foreste a galleria di <i>Salix alba</i> e <i>Populus alba</i> ;
Habitat 9340 - Foreste di <i>Quercus ilex</i> e <i>Quercus rotundifolia</i> ;
Habitat 3240 - Fiumi alpini con vegetazione riparia legnosa a <i>Salix eleagnos</i> ;
Habitat 6510 - Praterie magre da fieno a bassa altitudine ( <i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanguisorba officinalis</i> ).

La strada S.S. 685, già esistente, costituisce un tratto di perimetro del sito ZSC, che afferisce il corso d'acqua. L'intervento di adeguamento non costituisce modifica del corso d'acqua.

## Inquadramento Archeologico

Si riporta la presenza di un'area soggetta ad interesse archeologico che confina con la parte finale della tratta di progetto; tuttavia il nuovo tracciato verrà realizzato sul sedime della strada esistente, pertanto non interessa l'area archeologica definita.

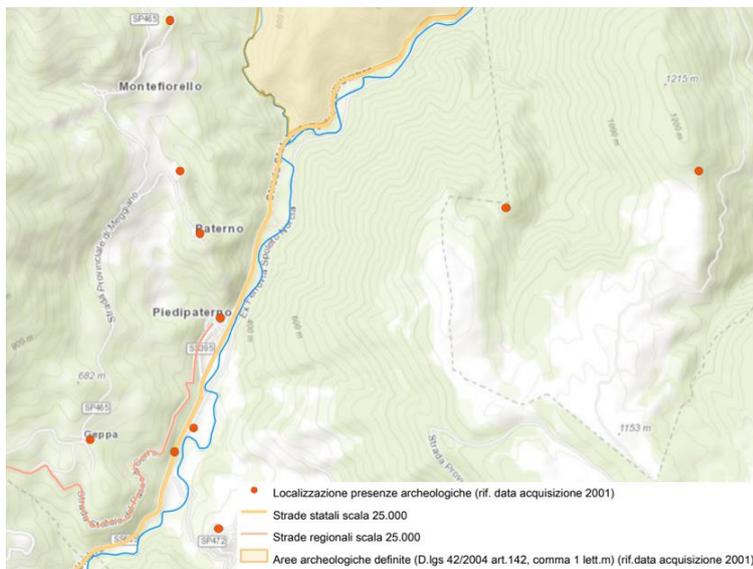


Figura 18 – Localizzazione presenze archeologiche

## Il Paesaggio

Il Decreto Legislativo 22 Gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6 Luglio 2002, n. 137”, abrogando il precedente D. Lgs. 490/99, detta una nuova classificazione degli oggetti e dei beni da sottoporre a tutela e introduce diversi elementi innovativi per quanto concerne la gestione della tutela stessa. In particolare, il Decreto identifica quindi, all’art. 1, come oggetto di “tutela e valorizzazione” il “patrimonio culturale” costituito dai “beni culturali e paesaggistici” (art. 2).

Per quanto riguarda le Aree di notevole interesse pubblico di cui all’art. 136 del D. lgs 42/2004, il tracciato di progetto ricade nel vincolo 102, che copre il capoluogo e dintorni di Vallo di Nera (istituito ai sensi della L.1497/1939; atto con D.G.R. 7040 del 27/10/87, codice del vincolo). Mentre relativamente alle aree tutelate ai sensi dell’art. 142 del D.lgs. 42/2004, gli interventi ricadono nella fascia di rispetto per corpi idrici, in aree boscate e zone gravate da usi civici, il tutto come illustrato dalle figure seguenti.

I “beni culturali e paesaggistici” sono poi definiti e trattati secondo due principali articolazioni dei beni vincolati:

- quelli tutelati da specifico provvedimento paesaggistico definito con Decreto Ministeriale o con Delibera Regionale, che individua il bene e ne dispone la tutela e che derivano dalla vecchia L. 1497/39, e di cui ora all’art. 136 del nuovo D.lgs. 42/2004;
- quelli tutelati per legge e che discendono dalla Legge “Galasso”, la L. 431/85, e di cui ora all’art. 142 del nuovo D.lgs. 42/2004.

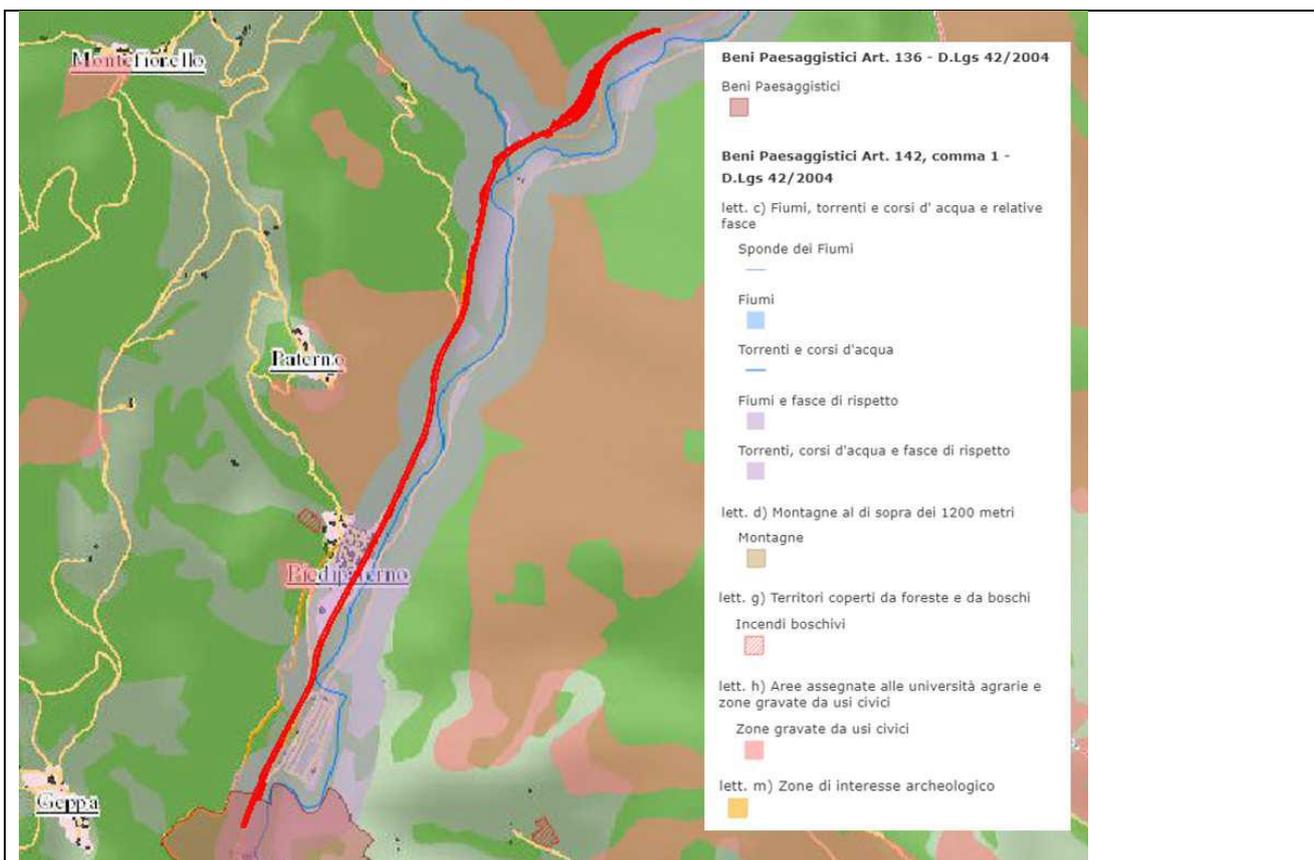


Figura 19 – Estratto sito Web Gis della Regione Umbria – Viewer 3.0 “Beni paesaggistici”

Nella tabella seguente, vengono riportati i vincoli insistenti nell’area di progetto:

Vincolo paesaggistico	Descrizione	Riferimento normativo
Bene paesaggistico	Aree di notevole interesse pubblico	D.Lgs. 42/04, art. 136
Aree tutelate per legge	Fiumi, torrenti, corsi d’acqua iscritti negli elenchi del testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici e relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna;	D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lett. c)
Aree tutelate per legge	Territori coperti da foreste e boschi, ancorché danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall’art. 2, commi 2 e 6 del D.L.gs 18 maggio 2001, n. 127	D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lett.g)
Aree tutelate per legge	Aree assegnate alle università agrarie e zone gravate da usi civici	D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lett.h)

Figura 20 – tabella riepilogativa dei vincoli ai sensi del D.lgs 42/2004

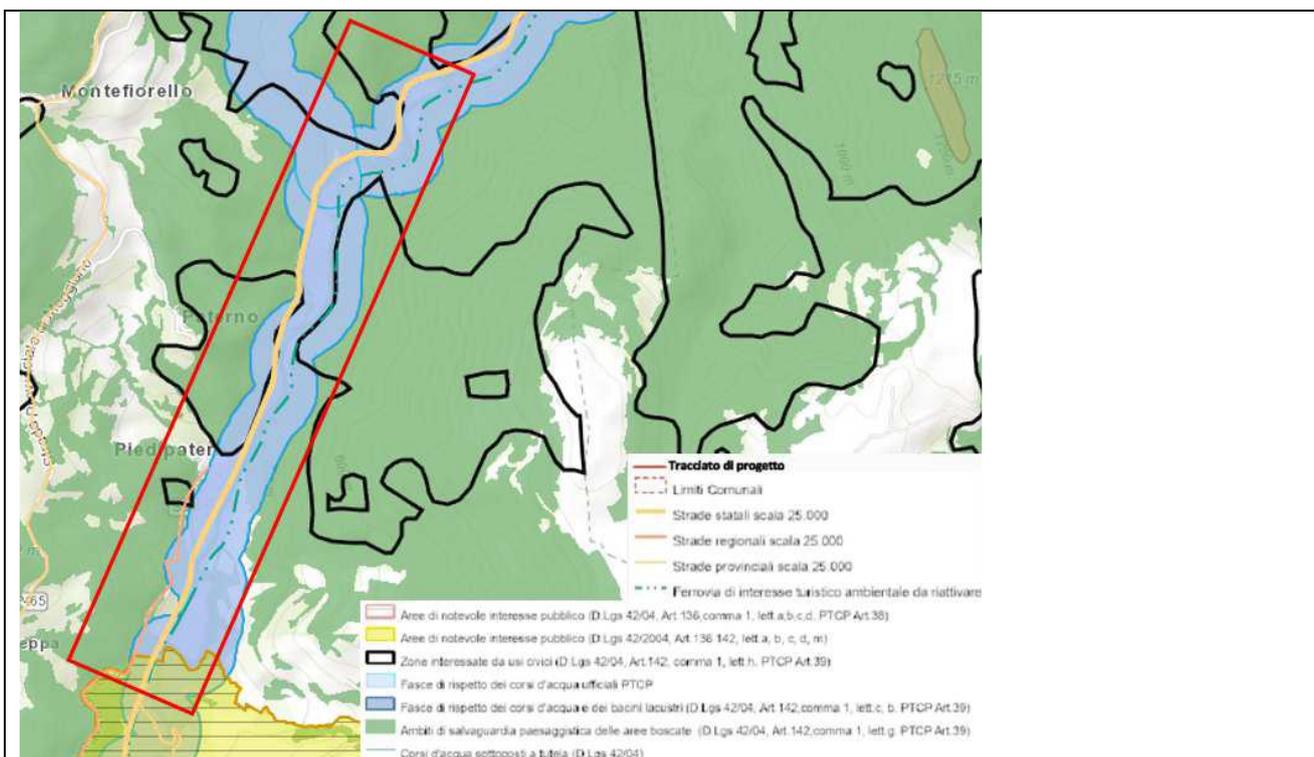


Figura 21 – Estratto dal sito <https://webgis.provincia.perugia.it/>

Ad integrazione di quanto precedentemente indicato e riportato nei documenti anche del Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.), si segnala la presenza di un ulteriore bene paesaggistico non individuato dal P.P.R. e costituito dal tracciato della ex ferrovia Spoleto – Norcia. Il bene tutelato è costituito dal sedime della ex ferrovia, ora smantellata, ma che realizza la carreggiata del percorso ciclabile Spoleto – Norcia, uno degli itinerari principali della rete delle ciclabili della Regione Umbria.

Nello specifico il vincolo, essendo stato apposto con decreto del 14/03/2001, in cui è stato dichiarato il tracciato essere di particolare interesse culturale, appartiene ai beni contemplati dall'art. 136 del Codice (D.Lgs. 42/2004). Di seguito viene riportato un estratto della tabella dei vincoli per il comune di Vallo di Nera.

N.	COMUNE	LOCALITA' / INDIRIZZO	IMMOBILE	DATI CATASTALI			DECRETO
				FOGLIO	PARTICELLA	SUBALTERNI	
1	SPOLETO/VALLO DI NERA/S. NATOLIA DI NARCO/CERRETO DI SPOLETO/NORCIA	SPOLETO/VALLO DI NERA/S. NATOLIA DI NARCO/CERRETO DI SPOLETO/NORCIA	TRACCIATO FERROVIA SPOLETO-NORCIA				14/03/2001
2	NORCIA	NORCIA	TRACCIATO FERROVIA SPOLETO-NORCIA	123	134-135-166-1125	(135: 1-2-3-4-5)	14/03/2001
3	NORCIA	NORCIA	TRACCIATO FERROVIA SPOLETO-NORCIA	123 (ex 140)	1125 (ex 328)		14/03/2001
4	VALLO DI NERA	VALLO DI NERA	TRACCIATO FERROVIA SPOLETO-NORCIA	15-17-20-21	VARIE		14/03/2001

Figura 22 – Elenco dei vincoli tratto dal sito <http://www.sabap-umbria.beniculturali.it/index.php?it/353/spoleto-vallo-dinerasanatology>

## Vincolo Idrogeologico R.D 30/12/1923 n.3267

Il tracciato in progetto insiste parzialmente in un ambito sottoposto a vincolo idrogeologico, come si evince dalla consultazione della Carta 44 del P.U.T. e dal sito della regione di cui si riporta uno stralcio a seguire.

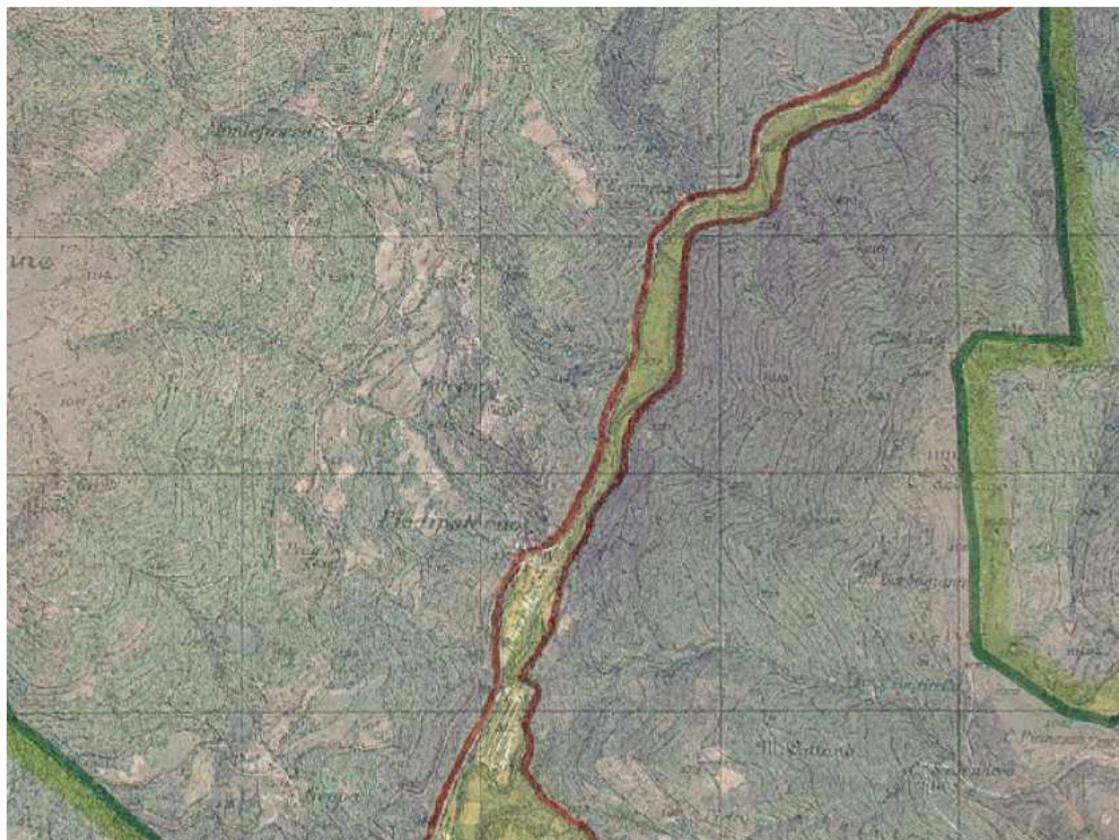


Figura 23 - Vincolo idrogeologico, estratto dal sito <https://siat.regione.umbria.it/vincoloidrogeologico/>

### Inquadramento geologico

Dal punto di vista geologico, il territorio in cui è collocato il tracciato stradale oggetto di intervento è rappresentato da unità geologiche riferibili alla porzione superiore della successione del bacino umbro-marchigiano, successione stratigrafica, marina, di età mesozoica e terziaria, che caratterizza l'intero settore meridionale dell'Appennino umbro-marchigiano. In particolare nell'area di progetto affiorano sedimenti pelagici con caratteristiche omogenee depositi dal Giurassico superiore al Paleogene, piegati e sollevati durante la formazione della catena appenninica. Posti in discordanza sui depositi marini sono presenti depositi continentali pleistocenici, costituiti prevalentemente da alluvioni recenti, detriti di falda e corpi di frana

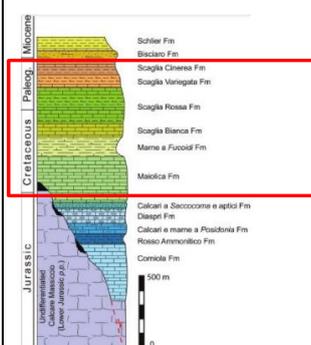


Figura 24 - Colonna stratigrafica della Successione Umbro-Marchigiana. In evidenza la porzione di successione affiorante nell'intorno dell'opera in progetto

## 5. Caratteristiche del progetto

### Descrizione del tracciato

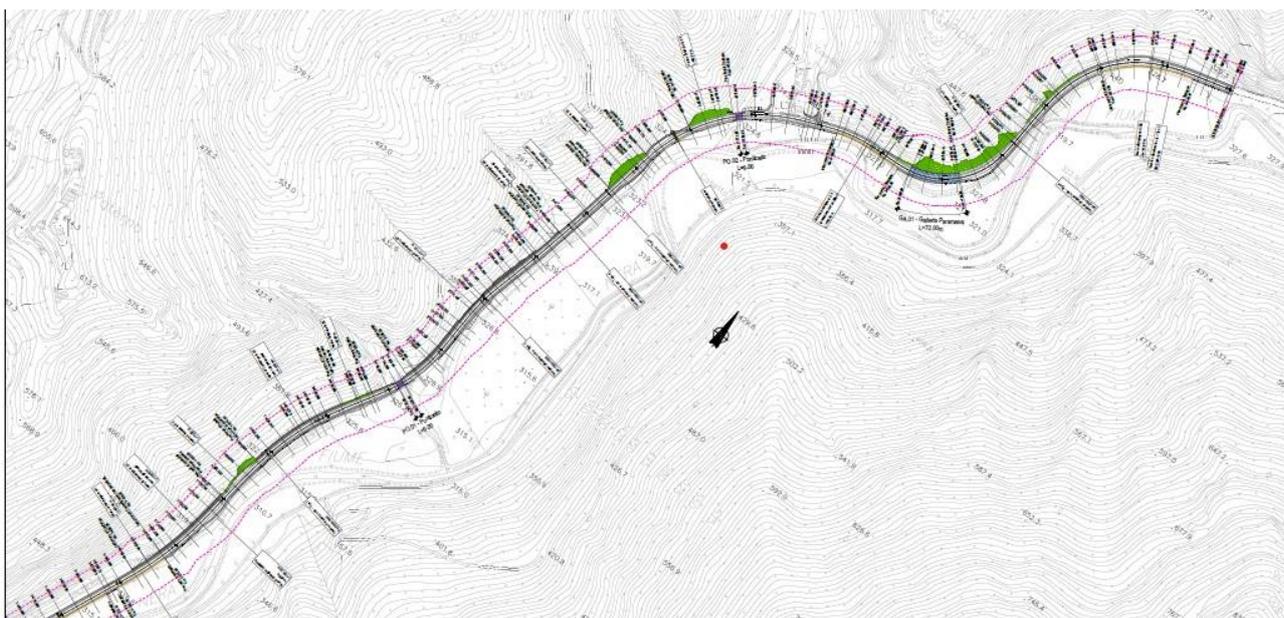
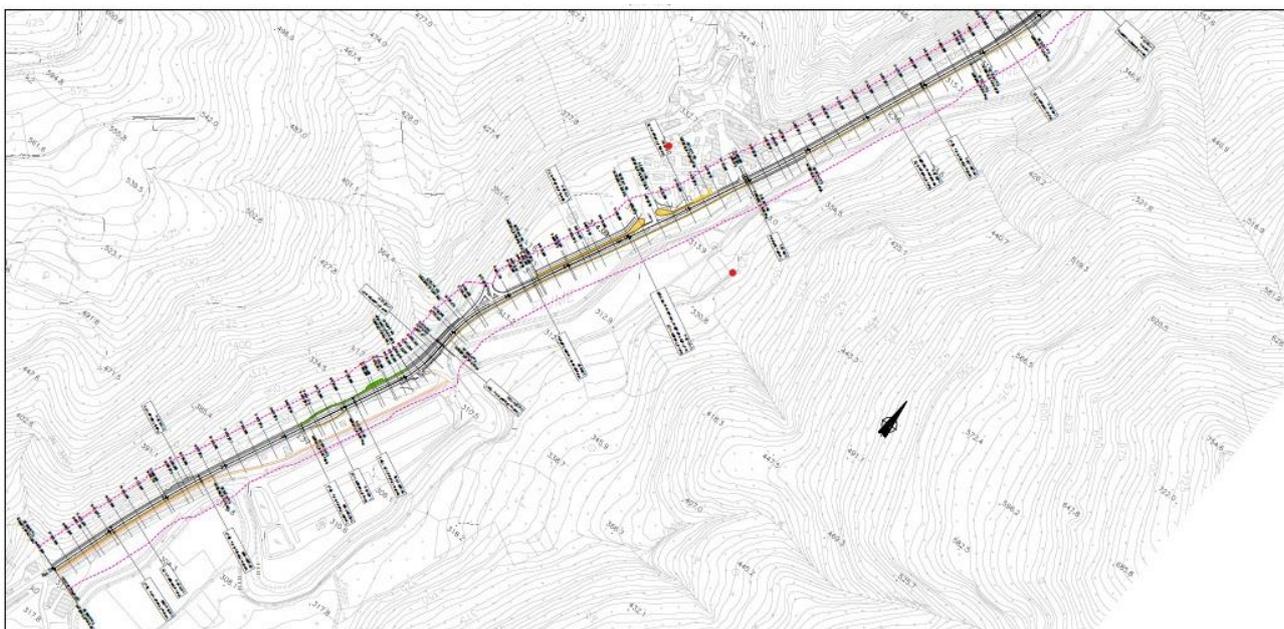


Figure 25 e 26 – Planimetrie di progetto

I lavori di adeguamento in sede del tracciato della S.S. 685 si sviluppano a partire da sud all'altezza della di scuola Vallo di Nera al km 49+300, per poi proseguire in direzione nord fino al Km 45+700, per uno sviluppo complessivo di 3.605 m, a fronte della lunghezza del tracciato attuale di 3.625 m, con una diminuzione dell'estensione pari a circa 20m.

Nella parte iniziale la piattaforma di nuova realizzazione mantiene il ciglio più interno espandendosi verso valle oltre la carreggiata esistente, in affiancamento alla pista ciclabile che verrà mantenuta inalterata nella posizione attuale, in quanto si realizzerà un muro di sostegno lungo tutto il ciglio. Lato monte invece, verrà realizzata una parete chiodata di sviluppo pari a 610 m.

Proseguendo, lungo il tracciato, si incontrano le prime due intersezioni esistenti, entrambe di tipologia a "T" e con corsia di accumulo per la svolta in sinistra.

In questo tratto, esattamente di fronte alla seconda intersezione, la strada si allarga verso valle andando oltre il limite del ciglio esistente, ove sarà necessario realizzare un muro di sostegno per mantenere il piede della scarpata lontano dal fiume Nera, in continuità con un muro di sostegno esistente.

All'altezza del centro urbano di Piedipaterno, al fine di regolare l'entrata e l'uscita dell'utenza alla zona urbana, frequentata in particolar modo dal servizio pubblico di trasporto urbano e dagli utenti delle attività commerciali di ristorazione, oltre che agli abitanti della zona che devono accedere alle proprie abitazioni, è stata studiata una nuova intersezione a "T" con lo scopo di ridurre al massimo l'interferenza tra l'utenza di accesso al centro urbano ed il traffico di percorrenza sulla statale 685.

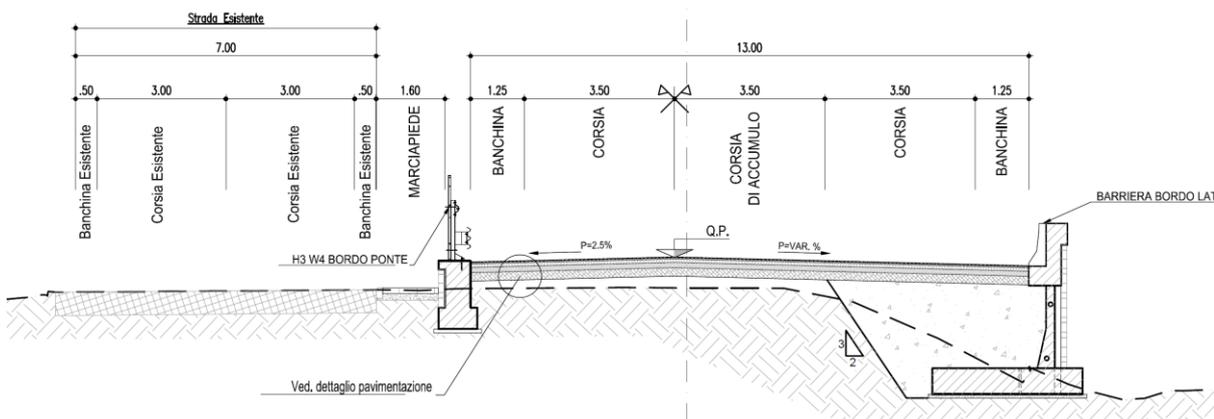


Figura 27 - Sezione tipo abitato Piedipaterno (lato monte)

L'intersezione prevede una corsia di accumulo per la svolta in sinistra per l'utenza che arriva da Spoleto e degli allargamenti di accomodamento per la svolta in destra per chi deve entrare da Norcia.

Inoltre, al fine di migliorare le condizioni dell'abitato di Piedipaterno rispetto alla situazione idraulica e idrologica dell'area, verrà realizzato un muretto di sostegno lato paese.

Il tracciato prosegue, mantenendosi in aderenza all'esistente, cercando di ridurre il numero di curve e addolcirne l'andamento, restando sempre all'interno dei muri esistenti (soprattutto a valle, per evitare interferenze con il fiume Nera).

In particolare, la serie di curve planimetriche comprese tra la pk 1+675 e la pk 2+400, è stata adeguata con una serie di curve aventi raggi più ampi, spostandosi verso il versante e inserendo una serie di opere di contenimento.

Inoltre, alle pk 2+115 e pk 2+770, verranno rimossi gli attraversamenti idraulici esistenti e predisposti due ponticelli, di dimensioni 9.00 x 3.00 m, con lo scopo di migliorare il livello della sicurezza.

Dalla pk 2+400, sono state rettificate una serie di "S" planimetriche al fine di ottenere un miglioramento generale della funzionalità e della sicurezza dell'infrastruttura.

Subito dopo la chiesa dell'Eremita ed il cimitero di Piedipaterno, è stato previsto l'inserimento di una struttura paramassi prefabbricata, che presenta un ottimo effetto panoramico grazie alla totale assenza di pilastri nel lato di valle, di sviluppo pari a 72 m, la cui funzione è quella di proteggere la sede stradale dalla caduta e/o dal rotolamento di blocchi dal versante roccioso che sovrasta la strada, nonché da franamenti del terreno dal pendio sovrastante, attese le risultanze delle indagini preliminari condotte.

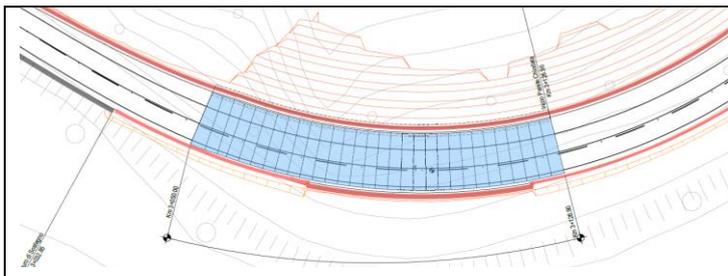


Figure 28 e 29 – Pianta della struttura paramassi

In considerazione del contesto paesaggistico nel quale è inserita l'infrastruttura, è previsto l'impiego di barriere in legno ed acciaio corten.

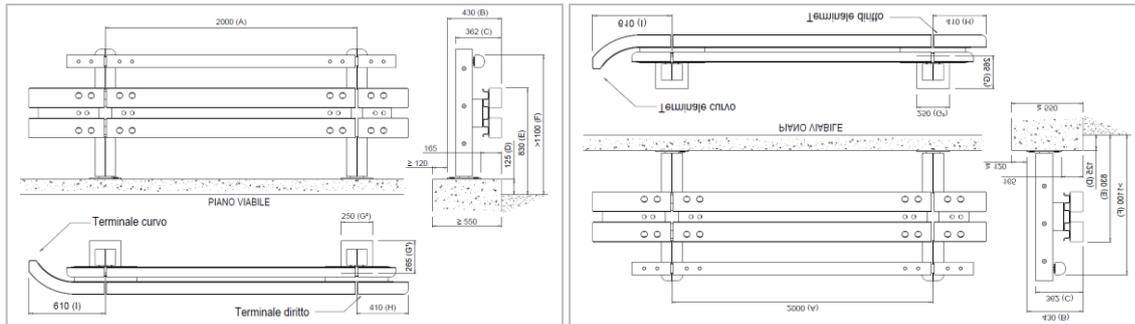


Figure 30 e 31 – Pianta, prospetto e sezione tipo della barriere

### Indicazioni preliminari sulla gestione materie

I volumi complessivi dei movimenti terra relativamente l'alternativa selezionata ammontano a 79.914 mc, nei quali è possibile suddividere il volume dei materiali di risulta prodotti dallo scavo in roccia delle pareti chiodate e quelli appartenenti ai materiali ottenuti dagli scavi in materiali di altra natura, così ripartiti:

- 40.914 mc da scavi in roccia per le pareti chiodate
- 39.000 mc da scavi in materiali di altra natura

Per quanto riguarda i fabbisogni dei materiali necessari per i rilevati è stato calcolato un volume totale necessario di 3.424 mc, a cui vanno sommati 7.912 mc da utilizzarsi per la formazione della fondazione stradale.

In base alle caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni attraversati, si ritiene che il fabbisogno di materiali per rilevati possa essere coperto totalmente dai materiali provenienti dagli scavi, in modo da movimentare un minor quantitativo di materiale da cava.

In termini di materiali movimentati, l'esecuzione dell'opera è stimata complessivamente in: produzione di circa 79.914 mc di scavi e fabbisogno di 11.336 mc di materiale, per rilevati e fondazione del corpo stradale.

Il progetto prevede quindi un esubero di materiale da conferire a discarica pari a 68.578 mc in banco (corrispondenti a 76.808 mc allo stato smosso), a fronte di un approvvigionamento di materiale da rilevato e per la fondazione stradale pari a 0 mc, in quanto totalmente coperto dal materiale valorizzabile proveniente dagli scavi.

Per l'eventuale approvvigionamento di materiale (quali ad esempio gli inerti per il calcestruzzo), sono stati individuati siti lungo la Valle Umbria (Cava di Moano e Cava di Poreta) e siti localizzati in corrispondenza delle strutture carbonatiche che dividono la Valnerina dalla Valle Umbra (per esempio la cava di La Pura in loc. Sellano).

Per lo smaltimento del materiale in esubero, nell'area sono presenti alcuni impianti utili allo smaltimento del materiale derivante dagli scavi in terre e rocce in qualità di rifiuto (CER 17.05.04), quali:

- Cava di Poreta (ID 51164) in loc. Poreta, comune di Spoleto, distante circa 16Km dall'opera in progetto con una quantità pari a 18.000 t/anno;
- Cava di Manciano in loc. Manciano, comune di Trevi, distante circa 30Km dall'opera in progetto con una quantità pari a 150.000 t/anno;
- Cava di Collepezzo in loc. Collepezzo, comune di Giano dell'Umbria, distante circa 41Km dall'opera in progetto con una quantità pari a 34.500 t/anno;
- Cava di Maratta Bassa in loc. Marrata Bassa, comune di Terni, distante circa 46Km dall'opera in progetto con una quantità pari a 432.000 t/anno.

Per lo smaltimento del materiale in esubero, nell'area sono inoltre presenti alcuni impianti utili allo smaltimento del materiale derivante dagli scavi in terre e rocce in qualità di sottoprodotto. Tali aree comprendono sia cave in esercizio, che possono essere, al termine o nel corso dell'attività estrattiva e compatibilmente con le fasi produttive, rimodellate con l'apporto delle terre o rocce di scavo, sia cave inattive, per le quali il riempimento ricondurrà a condizioni morfologiche, propedeutiche al recupero ambientale e paesaggistico previsto per le stesse.

Per lo smaltimento del materiale da demolizione dei manufatti esistenti, proveniente dalla demolizione dei muri esistenti e dei manufatti idraulici, nell'area sono presenti 2 impianti per il recupero di tale materiale (CER 17.01.07).

Infine, per lo smaltimento del materiale da demolizione della pavimentazione stradale esistente, proveniente dalla demolizione della piattaforma della S.S. 685, nell'area sono presenti impianti per il recupero di tale materiale (CER 17.03.02).

Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato "T00-GE01-GEO-RE01 - Relazione gestione materie".

#### **Sistema di cantieramento per la realizzazione delle opere**

L'individuazione delle aree da adibire a cantiere è stata eseguita prendendo in considerazione i seguenti fattori:

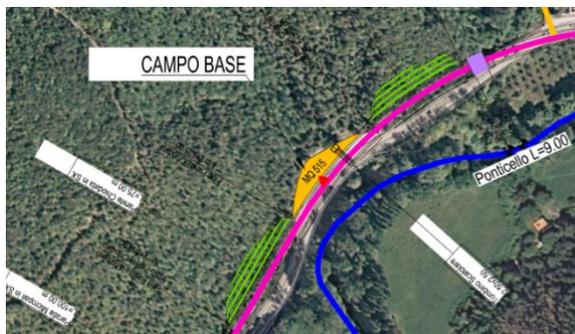
- caratteristiche e ubicazione delle opere da realizzare;
- agevole accessibilità dalla rete viaria principale;
- esistenza di una viabilità di collegamento fra le diverse aree di lavoro;
- lavorazioni in sito e stoccaggio temporaneo dei materiali di risulta;
- funzioni e strutture necessarie al normale svolgimento delle attività di cantiere e all'accogliimento del personale;
- impatti ambientali;
- la tipologia e gli aspetti logistici delle aree di cantiere;
- le modalità costruttive degli interventi ed i mezzi d'opera necessari;
- gli aspetti relativi all'approvvigionamento dei materiali;
- l'impatto delle lavorazioni nella fase di cantiere;
- aspetti archeologici del territorio.

Per lo sviluppo delle attività lavorative sono state individuate un numero di aree di cantiere proporzionale alla lunghezza del tracciato e di conseguenza alla quantità di opere da realizzare per la costruzione dell'infrastruttura:

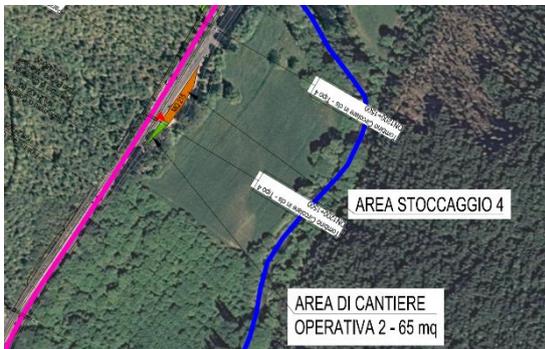
Cantiere Base: ospita box prefabbricati e le attrezzature necessarie per il controllo, la direzione dei lavori e tutte le strutture per le maestranze ed il personale di cantiere (servizi igienici, parcheggi dei mezzi). Inoltre le aree dovranno prevedere aree operative e di stoccaggio dei materiali da costruzione e delle terre di scavo. L'ubicazione è prevista prevalentemente nelle vicinanze di aree antropizzate e a ridosso alle viabilità principali per facilitarne il raggiungimento. Le aree in esame, completamente pavimentate, non permetteranno l'infiltrazione delle acque di pioggia nel terreno.

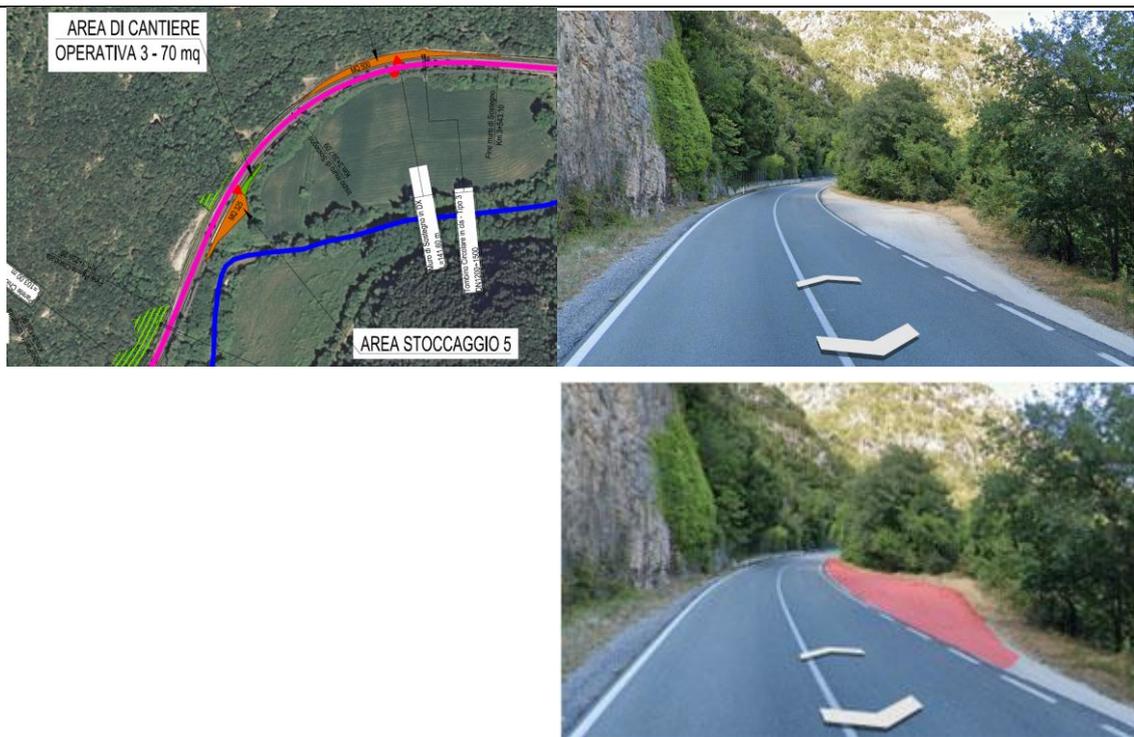
### SCHEDA SINTETICA

Provincia	Perugia
Comune	Vallo di Nera
Localizzazione	S.S. 685 Km 46+700
Superficie	515 mq
Presenza vincoli	Nessuna presenza di vincoli
Morfologia	Pianeggiante
Ripristino previsto	Ripristino del sito nelle condizioni originarie

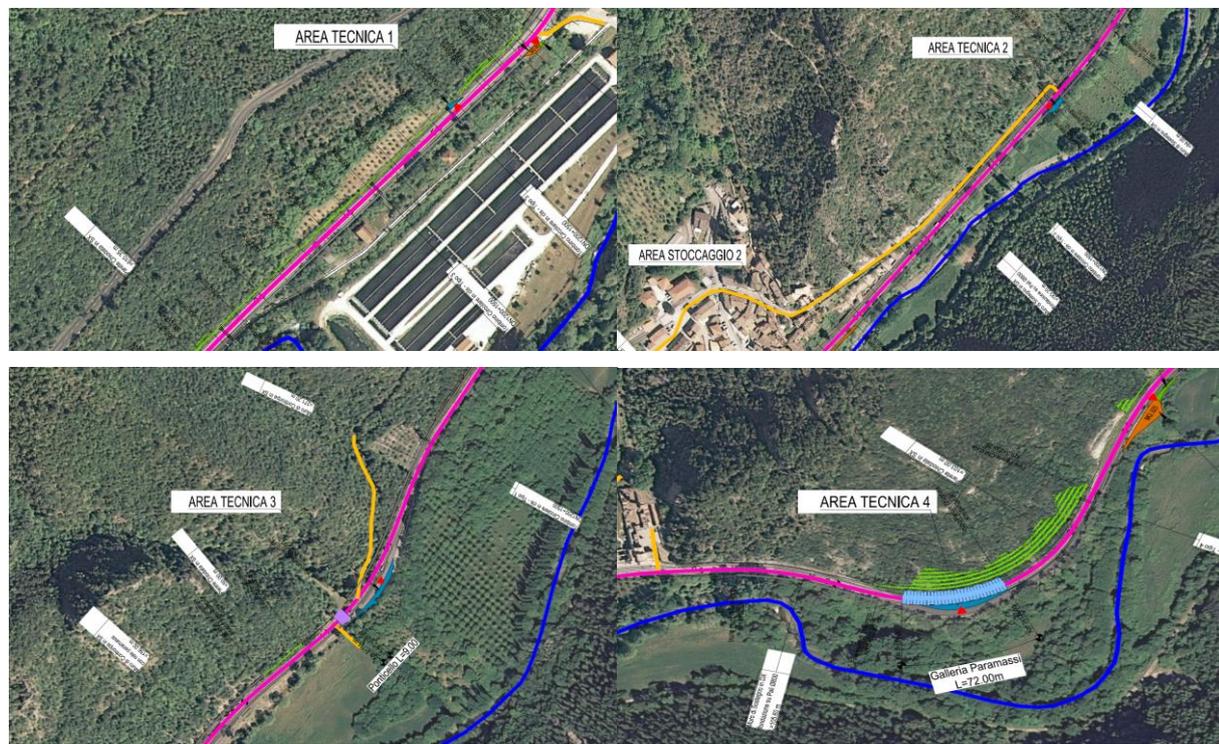


Cantieri Operativi: sono aree fisse di cantiere distribuite lungo il tracciato che svolgono la funzione di cantiere-appoggio per tratti d'opera su cui realizzare più manufatti. Al loro interno saranno previste aree logistiche, aree per lo stoccaggio dei materiali da costruzione e di stoccaggio temporaneo delle terre di scavo. Oltre alle normali dotazioni di cantiere, alcune aree saranno dotate di un eventuale impianto di frantumazione.





Aree tecniche: sono localizzate in corrispondenza delle opere d'arte che devono essere realizzate ed ospiteranno le dotazioni minime di cantiere oltre che fungere da aree di stoccaggio di materiali da costruzione e delle terre ridotte. Data la loro tipologia e il loro carattere di aree mobili, le aree tecniche si modificheranno e sposteranno parallelamente alla costruzione dell'opera a cui si riferiscono. Principalmente tali aree saranno ubicate nei pressi delle opere d'arte e in avanzamento con la realizzazione del rilevato stradale.





## Viabilità di cantiere

Poiché gli interventi riguardano l'allargamento di una carreggiata esistente, al fine di cercare di limitare l'interferenza con la S.S.685, dovrà essere organizzata una fasistica dei lavori ed una fasistica della viabilità, prevedendo una parzializzazione temporanea dell'asse esistente. La parzializzazione della carreggiata potrà avvenire ritracciando la segnaletica orizzontale, ove le lavorazioni riguarderanno opere lontane dal ciglio stradale esistente. Nel caso di lavorazioni troppo prossime alla carreggiata esistente, si procederà alla parzializzazione del transito tramite il senso unico alternato, regolamentato da semafori e movieri. Le principali piste di cantiere saranno realizzate nei pressi di quelle opere che necessitano anche un approccio dall'alto.

## Mitigazione dei cantieri

In linea generale si prevedono:

- mitigazione da polveri e rumore in prossimità degli abitati;
- mitigazione da polveri per i campi agricoli e le aree boscate confinanti;
- mitigazione da polveri e rumore in prossimità dei corsi d'acqua
- mitigazione visiva delle aree cantiere.

In fase di esecuzione dei lavori saranno mantenute le viabilità esistenti nello status quo, prevedendo interventi di mitigazione quali bagnatura delle viabilità, pulitura periodica delle stesse, mantenimento di velocità ridotte al fine di limitare le emissioni sonore e di polveri, ecc. A lavori ultimati le aree interessate dalle cantierizzazioni saranno ripristinate alle condizioni precedenti l'inizio dei lavori.

Nella fase di pianificazione del processo di cantierizzazione dell'opera è stata posta particolare attenzione ai tragitti dei veicoli per il carico e lo scarico merci e la movimentazione delle materie, in modo da evitare il più possibile il transito dei veicoli pesanti all'interno delle aree urbanizzate.

Saranno utilizzati mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori. Durante l'esecuzione delle opere, le attività di perforazione e scavo saranno realizzate mediante l'utilizzo di fango stabilizzante a biopolimeri in luogo di fanghi bentonitici o polimerici. In tal modo si previene la compromissione della falda legata questi ultimi.

Si provvederà inoltre all'inserimento di sedimentatori per l'abbattimento dei solidi sospesi e di manifatti disoleatori per la componente leggera non miscibile.

L'impatto sulla qualità dei suoli e l'interferenza con le falde saranno minimizzati prevedendo il trattamento delle acque di dilavamento delle aree di cantiere. Inoltre, per le medesime acque di dilavamento dovrà essere previsto il collettamento ed il rilascio diretto a ricettore, evitando sempre lo scarico al suolo e prevenendo l'attivarsi di processi erosivi.

Ultimate le attività preliminari si procederà con la realizzazione delle opere, ipotizzando 2 cantieri distinti lato monte (verso Spoleto) e lato valle (verso Norcia).



## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
Conferenza di Servizi Preliminare convocata, ai sensi dell'art. 14, comma 3, legge n. 241/1990, con nota prot. CDG-SAS-0265748 del 26/04/2022	Enti invitati: <ul style="list-style-type: none"><li>- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Umbria</li><li>- Agenzia del Demanio Toscana Umbria</li><li>- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale</li><li>- ARPA Umbria</li><li>- Regione Umbria</li><li>- Agenzia Regionale Forestale Umbra</li><li>- Umbria Tpl e Mobilità S.p.A.</li><li>- Provincia di Perugia</li><li>- Comune di Vallo di Nera</li><li>- Enti gestori dei sottoservizi</li></ul> C.d.S. chiusa con Determinazione motivata di conclusione di cui alla nota CDG-SAS-0828397 del 28/11/2022.

## 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:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
Conferenza dei Servizi decisoria che verrà convocata ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990	Enti che verranno invitati: <ul style="list-style-type: none"><li>- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Umbria</li><li>- Agenzia del Demanio Toscana Umbria</li><li>- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale</li><li>- ARPA Umbria</li><li>- Regione Umbria</li><li>- Agenzia Regionale Forestale Umbra</li><li>- Umbria Tpl e Mobilità S.p.A.</li><li>- Provincia di Perugia</li><li>- Comune di Vallo di Nera</li><li>- Enti gestori dei sottoservizi</li></ul>

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non ricade in tali aree
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non ricade neppure parzialmente in zone costiere (oltre un raggio di 15 km)
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato di progetto ricade parzialmente in aree boscate tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) del d.lgs. 42/2004
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)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il tracciato di progetto si trova in affiancamento all'area protetta ZSC IT5210046 "Valnerina".
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"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non è nota la possibilità che l'area di progetto si trovi in zone in cui si possa verificare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non si trova in zone a forte densità demografica. Il centro abitato ivi collocato, loc. Piedipaterno, conta circa 50 fabbricati adibiti a edilizia residenziale

<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>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nel P.T.C.P. il tracciato attuale dell'infrastruttura oggetto degli interventi previsti ricade in: Zone di salvaguardia paesaggistica dei corsi d'acqua di principale rilevanza territoriale di cui all'art. 39, comma 4 rif. 7.b delle norme tecniche del P.T.C.P. ed inoltre, risulta in affiancamento ad un ambito di rilevante pregio naturalistico: ZSC "Classe 4B" di cui all'art. 14, comma 3 del P.T.C.P.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non interferisce direttamente con produzioni agricole di pregio
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risulta che l'area di progetto si trovi in prossimità di Siti contaminati
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato in progetto insiste parzialmente in un ambito sottoposto a vincolo idrogeologico, come si evince dalla consultazione della Carta 44 del P.U.T., sopra riportata

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
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"/>	Il tratto stradale a ridosso dell'insediamento abitativo di Piedipaterno ricade in zone di Rischio 3 e 4. Dalla consultazione delle cartografie a piccola scala del Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (ex Autorità di Bacino del Fiume Tevere) e Progetto IFFI Inventario Fenomeni Franosi d'Italia di Ispra, relativamente all'assetto idrogeologico per il Rischio frane, nell'area di intervento risultano cartografati fenomeni gravitativi rilevanti, con situazioni di rischio elevato
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>	<input type="checkbox"/>	Le aree interessate dal progetto ricadono in zona sismica 1, a sismicità alta (Classificazione sismica del territorio nazionale, implementata dalla Deliberazione della Giunta Regionale del 18 settembre 2012, n. 1111)
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<b>X</b>	<input type="checkbox"/>	L'opera, trattandosi di un adeguamento del tratto stradale già esistente, interferisce con due servizi interrati: un gasdotto (gestito da Valnerina Servizi S.C.p.A.) ed un acquedotto (gestito da Valle Umbra Servizi S.p.A.)

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

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> 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.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le opere previste riguardano prevalentemente interventi di adeguamento funzionale della strada esistente e determineranno una minimale modifica fisica dei luoghi in relazione principalmente all'uso del suolo.		<i>Perché:</i> Gli interventi interessano principalmente il sedime stradale esistente e le opere di progetto non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato attualmente dall'infrastruttura esistente.	
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede l'occupazione permanente di suolo relativo ad aree già parzialmente di pertinenza all'attuale strada, ai fini dell'adeguamento della viabilità esistente		<i>Perché:</i> Durante l'esercizio della nuova opera non sarà richiesto l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede, in fase di cantiere, la movimentazione di volumi materiali complessivi pari a 79.914 mc, con potenziale immissione in atmosfera di polveri. Grazie agli accorgimenti che verranno adottati, l'impatto sarà contenuto.		<i>Perché:</i> La produzione di polveri è concentrata in prossimità delle attività di cantiere ed è riconducibile al sollevamento di polveri soprattutto durante le fasi di scavo e di trasporto dei materiali. Per la movimentazione dei materiali si utilizzerà la viabilità esistente e non risultano necessarie piste di cantiere non pavimentate.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In base alle caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni attraversati, si ritiene che il fabbisogno di materiali per rilevati possa essere coperto dai materiali provenienti dagli scavi, in modo da movimentare un minor quantitativo di materiale da cava.		<i>Perché:</i> 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.	

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

Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No? – Perché?	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La produzione di polveri è concentrata in prossimità delle attività di cantiere ed è riconducibile al sollevamento di polveri soprattutto durante le fasi di scavo e di trasporto dei materiali.		<i>Perché:</i> saranno adottate una serie di misure per la corretta gestione dell'attività di cantiere da impartire alle imprese esecutrici dei lavori, ai fini del contenimento delle emissioni e principalmente dei fenomeni erosivi e dispersivi.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> la tipologia degli interventi non prevede un aumento dei flussi di traffico, bensì l'incremento dei livelli di sicurezza dell'utilizzo dell'infrastruttura, pertanto si può asserire che le fonti di rumore non vengono modificate se non nella fase di cantiere		<i>Perché:</i> saranno prescritte, per le fasi di lavorazione, misure relative alla riduzione del rumore, mediante idonei accorgimenti per le macchine operatrici	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> gran parte degli interventi progettuali ricadranno sull'attuale piattaforma stradale e le perforazioni previste andranno ad interessare un pacchetto di sottosuolo già interessato nella costruzione dell'attuale viabilità.		<i>Perché:</i> le operazioni preliminari di cantiere, atte a realizzare tutti i possibili accorgimenti attualmente disponibili, non costituiscano variazione sostanziale dell'attuale condizione	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In fase di cantiere sarà istituito un sistema di regolazione del traffico veicolare che eviti i rischi per gli utenti e gli operai, in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i.		<i>Perché:</i> Le norme per la sicurezza verranno adottate durante la costruzione e l'esercizio, garantendo la sicurezza, la salute delle persone e la tutela ambientale	

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

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento si trova ai margini dell'area protetta "ZSC Valnerina" e con aree vincolate ai sensi del D.lgs. 42/2004		<i>Perché:</i> gli interventi non andranno a generare impatti significativi dal punto di vista paesaggistico e/o ambientale, poiché localizzati perlopiù su sede stradale esistente	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non è noto		<i>Perché:</i> gli interventi non andranno a generare impatti significativi dal punto di vista paesaggistico e/o ambientale, poiché localizzati perlopiù su sede stradale esistente	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La sede esistente della SS 685, si colloca in prossimità del fiume Nera		<i>Perché:</i> Gli interventi sono tali da non comportare impatto sui corpi idrici superficiali e sono volti a migliorare la regimentazione delle acque	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada statale oggetto di lavori è l'unico tracciato ad alto scorrimento nell'ambito territoriale di riferimento		<i>Perché:</i> Gli interventi interessano principalmente il sedime stradale esistente e le opere di progetto non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato attualmente dall'infrastruttura esistente	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada statale oggetto di lavori è localizzata in un contesto ove l'intervisibilità elevata è percepibile dai fruitori della viabilità stessa		<i>Perché:</i> L'intervento non comporta una riduzione della fruibilità degli spazi e non altera la morfologia del contesto	

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

Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No? – Perché?	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gran parte degli interventi riguardano l'adeguamento della strada statale esistente, che attualmente ricade marginalmente in un contesto parzialmente antropizzato (abitato di Piedipaterno)		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi in quanto la maggior parte del suolo non antropizzato è localizzato ai bordi della strada statale esistente	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi dei piani urbanistici in vigore, non si rilevano piani e/o programmi approvati di trasformazione urbana		<i>Perché:</i> Non è nota la previsione di ulteriori progetti, piani e/o programmi che comportino l'alterazione del contesto di riferimento	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada statale viene adeguata per migliorare l'accesso ai centri urbani del "cratere sismico", in un'ottica di sviluppo sostenibile e di miglioramento dei livelli di sicurezza.		<i>Perché:</i> gli eventuali disagi causati in fase di costruzione, si limiteranno alla sola durata dei lavori	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Lungo la strada statale oggetto di adeguamento è presente la Chiesa Madonna dell'Eremita, che sorge su di una più antica chiesa la cui esistenza è testimoniata almeno a partire dal IX secolo.		<i>Perché:</i> gli eventuali disagi causati in fase di costruzione, si limiteranno alla sola durata dei lavori	

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

Domande	Sì/No?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?	
	Breve descrizione		Sì/No? – Perché?	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi si sviluppano prevalentemente sul sedime stradale esistente, ma intercettano in parte zone vincolate ai sensi del d.lgs. 42/2004. Il tracciato di progetto si trova ai margini di un'area protetta ai sensi della direttiva Natura 2000.		<i>Perché:</i> Gli interventi interessano principalmente il sedime stradale esistente e le opere di progetto non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato attualmente dall'infrastruttura esistente	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> non è noto		<i>Perché:</i> non è noto.	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree interessate dal progetto ricadono in zona sismica 1, a sismicità alta (Classificazione sismica del territorio nazionale, implementata dalla Deliberazione della Giunta Regionale del 18 settembre 2012, n. 1111)		<i>Perché:</i> Il progetto è stato dimensionato principalmente sull'analisi bibliografica del contesto geologico e geotecnico che caratterizza la regione studiata. Specifici approfondimenti locali dovranno permettere, nelle fasi progettuali successive, di verificare e caratterizzare le accelerazioni di picco al suolo e la potenzialità di liquefazione lungo la tratta.	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Considerata la natura degli interventi oggetto di valutazione, il progetto non determina impatti sostanziali, che quindi non si cumulano		<i>Perché:</i> Trattandosi prevalentemente di opere di adeguamento del tracciato esistente, non si configurano impatti significativi	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> il progetto interessa la viabilità regionale ed interregionale		<i>Perché:</i> il progetto non determina effetti di natura transfrontaliera	

## 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	Elenco elaborati	-	ALL1_T00-EG00-GEN-RE00-A
2	Relazione illustrativa e tecnica	-	ALL2_T00-EG00-GEN-RE01-A
3	Studio di traffico e analisi costi benefici	-	ALL3_T00-EG00-GEN-RE02-A
4	Planimetria della cartografia - Tav. 1 di 2	1:2.000	ALL4_T00-EG00-CRT-PL01-A
5	Planimetria della cartografia - Tav. 2 di 2	1:2.000	ALL5_T00-EG00-CRT-PL02-A
6	Relazione geologica e idrogeologica	-	ALL6_T00-GE00-GEO-RE01-A
7	Relazione sui rilievi geologico strutturali di dettaglio	-	ALL7_T00-GE00-GEO-RE02-A
8	Carta geologica	1:5.000	ALL8_T00-GE00-GEO-CG01-A
9	Carta geomorfologica	1:5.000	ALL9_T00-GE00-GEO-CG02-A
10	Carta idrogeologica	-	ALL10_T00-GE00-GEO-CI01-A
11	Profilo geologico longitudinale	1:5.000/1:1.500	ALL11_T00-GE00-GEO-FG01-A
12	Relazione gestione materie	-	ALL12_T00-GE01-GEO-RE01-A
13	Corografia ubicazione cave e discariche	1:50.000	ALL13_T00-GE01-GEO-SG01-A
14	Relazione geotecnica e sismica	-	ALL14_T00-GE00-GET-RE01-A
15	Relazione idrologica e idraulica	-	ALL15_T00-ID00-IDR-RE01-A
16	Corografia dei bacini	1:10.000	ALL16_T00-ID00-IDR-CO01-A
17	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI	1:10.000	ALL17_T00-ID00-IDR-PL01-A
18	Opere idrauliche, sistema di drenaggio e presidio del corpo stradale - Planimetria - Tav. 1 di 4	1:1.000	ALL18_T00-ID00-IDR-PP01-A
19	Opere idrauliche, sistema di drenaggio e presidio del corpo stradale - Planimetria - Tav. 2 di 4	1:1.000	ALL19_T00-ID00-IDR-PP02-A
20	Opere idrauliche, sistema di drenaggio e presidio del corpo stradale - Planimetria - Tav. 3 di 4	1:1.000	ALL20_T00-ID00-IDR-PP03-A
21	Opere idrauliche, sistema di drenaggio e presidio del corpo stradale - Planimetria - Tav. 4 di 4	1:1.000	ALL21_T00-ID00-IDR-PP04-A

22	Opere di drenaggio e presidio del corpo stradale - Elementi di drenaggio - Opere tipo e particolari	VARIE	ALL22_T00-ID00-IDR-DT01-A
23	Planimetria su fotomosaico	1:5.000	ALL23_T00-PS00-TRA-PO01-A
24	Planimetria e profilo	1:5.000/1:500	ALL24_T00-PS00-TRA-PF02-A
25	Diagrammi di velocità e visuale libera	1:5.000	ALL25_T00-PS00-TRA-DG01-A
26	Relazione tecnica stradale	-	ALL26_T00-PS03-TRA-RE01-A
27	Planimetria e profilo di progetto - Tav. 1 di 2	1:2.000/1:200	ALL27_T00-PS03-TRA-PP01-A
28	Planimetria e profilo di progetto - Tav. 2 di 2	1:2.000/1:200	ALL28_T00-PS03-TRA-PP02-A
29	Sezioni tipo asse principale - Tav. 1 di 2	VARIE	ALL29_T00-PS03-TRA-ST01-A
30	Sezioni tipo asse principale - Tav. 2 di 2	VARIE	ALL30_T00-PS03-TRA-ST02-A
31	Planimetria e profilo e sezioni intersezione abitato Piedipaterno	VARIE	ALL31_T00-PS03-TRA-PF01-A
32	Planimetrie e profilo e sezioni intersezione chiesa dell'Eremita	VARIE	ALL32_T00-PS03-TRA-PF02-A
33	Planimetrie e profili dei cigli e sezione dell'intersezione esistente	VARIE	ALL33_T00-PS03-TRA-PF03-A
34	Diagrammi di velocità e visuale libera	1:5.000	ALL34_T00-PS03-TRA-DG01-A
35	Tombini scatolari - Elaborato tipologico	1:100-1:50	ALL35_T00-TM00-STR-DI01-A
36	Tombini circolari - Elaborato tipologico	1:100-1:50	ALL36_T00-TM00-STR-DI02-A
37	Opere di sostegno - Muri di sostegno - Sezioni tipo	1:50	ALL37_T00-OS00-STR-ST01-A
38	Opere di sostegno - Muri di sottoscarpa - Sezioni tipo	1:50	ALL38_T00-OS00-STR-ST02-A
39	Opere di sostegno - Paratia di micropali - Sezioni tipo	1:50	ALL39_T00-OS00-STR-ST03-A
40	Opere di sostegno - Parete chiodata - Sezioni tipo	1:50	ALL40_T00-OS00-STR-ST04-A
41	Relazione descrittiva generale impianti tecnologici elettrici	-	ALL41_T00-IM00-IMP-RE01-A
42	Impianti intersezioni - Indicazione impianti tecnologici previsti	VARIE	ALL42_T00-IM00-IMP-DI01-A
43	Relazione generale dello studio di prefattibilità ambientale	-	ALL43_T00-IA00-AMB-RE01-A
44	Relazione descrittiva della cantierizzazione	-	ALL44_T00-CA00-CAN-RE01-A
45	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav. 1 di 2	1:2.000	ALL45_T00-CA00-CAN-PP01-A
46	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav. 2 di 2	1:2.000	ALL46_T00-CA00-CAN-PP02-A
47	Cronoprogramma	-	ALL47_T00-CA00-CAN-CR01-A

*Il RUP*

Ing. Gianluca De Paolis

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Riferimenti per contatti:

ANAS S.p.A. – Struttura Territoriale Umbria

*Responsabile Unico del Procedimento*

*Ing. Gianluca De Paolis*

*Tel. 075 5749224*

*Mail: g.depaolis@stradeanas.it*

Struttura del Soggetto Attuatore

per la messa in sicurezza e ripristino delle viabilità

*Responsabile Autorizzazione interventi e Quality performance*

*Arch. Paes. Giulia Ceribelli*

*Tel. 333 7360104*

*Mail: g.ceribelli@governo.it*