



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto
Ambientale

Roma, 18.9.2003

Raccomandata a.r.

REGIONE UMBRIA
Servizio Infrastrutture
per la Mobilità e i Trasporti
Via M. Angeloni, 61
06124 Perugia

FAX 075/5045567

e, p.c. Direzione VIA
Divisione II
Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

Protocollo N.: CSVIA/2003/0397

Pratica N.: CSVIA-VP 2003-0015

Ref. Mittente:

- Protocollo N.:
- del
- pratica

OGGETTO: Progetto Preliminare "Nodo di Perugia:Varianti alla S.G.C. E45 ed al Raccordo Autostradale Perugia - A1".
Richiesta di integrazioni.

Con nota in data 12/6/03 è stato comunicato a codesta Società l'avvio dell'istruttoria relativa al progetto in oggetto.

Con la presente si comunica che la Commissione, ai sensi e per gli effetti dell'art.20 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n.190, ritiene necessario che il proponente provveda a:

Per quanto riguarda il **Quadro di riferimento programmatico:**

1. esplicitare la coerenza fra le scelte della tipologia di sezioni stradali proposte e le scelte di programmazione relative alla rete nazionale della viabilità alla quale l'intervento proposto è connesso;
2. redigere uno schema planimetrico che riporti la classificazione, attuale e prevista, dei tronchi della viabilità nazionale e la interconnessione con i tronchi previsti in progetto, precisando le eventuali ipotesi di riclassificazione previste per i tronchi esistenti destinati a modifiche di utilizzo per effetto dell'intervento proposto;
3. indicare gli interventi programmati e/o da programmare per eliminare le situazioni di criticità comunque non rimosse con l'intervento proposto (es. situazioni di pericolosità e/o congestione dell'attuale raccordo autostradale "Bettolle" nel tratto compreso fra Corciano e lo svincolo di Ponte S. Giovanni). Si chiede, inoltre, di indicare gli interventi da realizzare per il nuovo utilizzo dell'attuale tronco della E45, come asse viario della zona industriale di Ponte S. Giovanni;
4. esplicitare ed argomentare i rapporti di coerenza fra l'intervento proposto e gli altri interventi programmati in materia di mobilità regionale (Piano Regionale del Traffico) e urbana, in particolare di Perugia (terminali ferroviari, mini metrò, parcheggi scambio, ecc.);
5. descrivere il rapporto tra l'opera proposta e le ipotesi di infrastrutture di mobilità previste dai Piani regolatori comunali, con specifico riferimento al PRG del Comune di

Via Cristoforo Colombo 112 00147 ROMA

VIA-SCOMS_2003_000 005 CS

ml
Se A

Perugia soprattutto per la parte che riguarda la connessione tra la E 45 e la SS 75 bis.

Per quanto riguarda il **Quadro di riferimento progettuale**:

6. estendere a tutte le opere complementari richiamate al punto 1.11.2 del SIA e previste nel progetto preliminare presentato le analisi delle componenti di cui al DPCM 27.12.1988;
7. definire - attraverso l'utilizzo di adeguato ed aggiornato modello di traffico, opportunamente tarato con i più recenti dati disponibili di rilevamento diretto del traffico - la distribuzione della domanda ed il relativo livello di soddisfacimento, con riferimento sia alle grandi correnti di traffico della rete nazionale interessata dal proposto intervento, sia con riferimento alla mobilità nella zona di Perugia, considerando la situazione "senza" intervento e la situazione "con" intervento. Nell'ambito di queste valutazioni le previsioni di sviluppo futuro della domanda di traffico dovranno essere riferite a diversi livelli - scenario, opportunamente motivati;
8. produrre l'analisi costi/benefici sia per la soluzione progettuale proposta che per le alternative progettuali ammesse al confronto (vedi successivo punto 9). L'analisi costi/benefici, in accordo con i normali standard ammissibili per questo tipo di elaborazione (vedi documento CNR), dovrà prendere in considerazione i costi e benefici economici diretti, indiretti ed indotti sia nella fase di costruzione che nella fase di esercizio (ad es. costi della costruzione, perdita di valore dei suoli limitrofi, perdita delle produzioni, costi per la difesa dai rumori, ecc.);
9. riferire l'analisi delle alternative ad un quadro aggiornato di soluzioni effettivamente realizzabili al quale dovrà pervenirsi previa dimostrazione della impraticabilità di altre soluzioni prospettabili in via teorica, come, ad esempio, quella dello svincolo di Collestrada, che prevede il sottopasso della ferrovia da parte del tronco di progetto, o altre dello stesso tipo. Le alternative ammesse al confronto dovranno essere definite negli elementi progettuali essenziali alla scala di progetto preliminare, compresi gli elementi relativi all'analisi costi/benefici di cui al precedente punto 8. Il confronto fra le alternative dovrà essere sviluppato in forma matematica e dovrà considerare indicatori dell'impatto su ciascuna delle componenti ambientali previste dal DPCM 27.12.1988;
10. confrontare in modo strutturato, sia pure nei termini essenziali (rapporto costi/benefici e principali aspetti ambientali), la soluzione di tracciato così selezionata con il tracciato più "largo" delineato nel Piano Regionale del Traffico costituito da:
 - un tronco che dalla E 45 (zona Lidarno) si avvia sul primo tratto della Perugia - Ancona, piegando verso l'aeroporto (che verrebbe così direttamente collegato alla E 45) e che, attraverso la pianura del Chiascio, giunge nella zona di S. Martino in Campo per immettersi nuovamente sulla E 45;
 - un tronco che da Pierantonio, seguendo la vecchia strada, arriva ad immettersi nella zona di Corciano;
11. evidenziare la diversa efficienza dei due tracciati, nell'ambito del confronto di cui al precedente punto 10, attraverso il modello di traffico di cui al precedente punto 7;
12. produrre l'evidenza oggettiva dell'adeguatezza geotecnica del materiale di scavo per il suo riutilizzo all'interno del progetto stesso e valutare, per la parte non utilizzabile o eccedente, i possibili impatti sull'ambiente degli eventuali siti di deposito definitivo e delle attività necessarie per il loro trasporto verso tali siti;
13. fornire un elenco dei siti di discarica autorizzati al recepimento dei rifiuti speciali provenienti dalle attività di scavo dei tratti in galleria (ivi compresi i tratti in galleria relativi alle alternative di progetto considerate) e potenzialmente contaminati durante

- le fasi di produzione ed estrazione. L'elenco dovrà comprendere il percorso dai cantieri previsti e il previsto volume di traffico dei mezzi d'opera;
14. approfondire nello studio di impatto ambientale alcuni aspetti tecnici progettuali risulti troppo sintetici, soprattutto per quanto riguarda la descrizione delle opere d'arte. Trattare, inoltre, gli aspetti legati alla "visibilità", ai raggi di curvatura ed alla organizzazione degli svincoli in generale;
 15. rendere coerente lo studio della "cantierizzazione" con quanto indicato negli elaborati del progetto preliminare con riferimento alla collocazione delle aree di cantiere, cave e discariche, ecc.. Tutti gli elementi relativi alla cantierizzazione devono essere adeguatamente inseriti nel progetto con riguardo al dimensionamento, alle modalità di acquisizione delle aree ed alla valutazione mediante computo metrico dei relativi costi;
 16. definire progettualmente - ad un livello coerente con la progettazione preliminare - nell'ambito degli elaborati del progetto preliminare con i corrispondenti elementi di quantificazione dei costi, opportunamente separati nell'ambito del quadro economico complessivo dell'opera proposta, tutte le opere e misure di mitigazione e compensazione dell'impatto ambientale descritte e/o indicate nello Studio di impatto.

Per quanto riguarda il **Quadro di riferimento ambientale**:

Premesso che:

- le risultanze delle valutazioni degli impatti relativi a ciascuna componente ambientale dovranno permettere di sostenere adeguatamente il confronto tra le alternative di progetto di cui al punto 9 del Quadro di Riferimento Progettuale;
- lo studio di ciascuna componente deve essere esteso, pertanto, a tutti gli aspetti pertinenti agli impatti delle alternative di progetto ammesse a confronto;
- le carte dei tematismi dovranno essere tutte elaborate almeno a scala 1:10.000.

Atmosfera

17. allestire simulazioni modellistiche dei fenomeni di dispersione degli inquinanti in atmosfera, anche facendo riferimento alla recente letteratura in materia (APAT; European Environment Agency, et.). Le simulazioni dovranno riguardare i più significativi inquinanti associabili al proposto intervento sia in fase di costruzione che di esercizio e permettere di prevedere le concentrazioni di inquinanti in corrispondenza dei ricettori individuati sul territorio. Dovranno essere utilizzati i valori di traffico individuati dallo studio di traffico richiesto al punto 9 del Quadro di Riferimento Progettuale. I valori ricavati dovranno risultare confrontabili con le vigenti disposizioni di legge nelle varie prevedibili condizioni meteorologiche dei siti (caso peggiore, scenari prevalenti, et.).

Queste simulazioni dovranno:

- contribuire al processo di selezione delle alternative di progetto
- supportare la definizione progettuale delle misure mitigatrici d'impatto soprattutto relativamente a:
 - collocazione imbocchi delle gallerie
 - collocazione eventuali finestre di sfianto
 - eventuale ventilazione forzata delle gallerie.

Ambiente idrico

18. produrre un elaborato che evidenzi le fasce di pertinenza fluviale dei colatori naturali interessati dall'intervento con indicazione delle scelte adottate per la eliminazione/controllo delle eventuali interferenze.

Suolo e sottosuolo

19. valutare con precisione le soluzioni previste per l'approvvigionamento e lo smaltimento dei materiali relativamente ad ogni alternativa di progetto esaminata (vedi punti 12 e 13 del Quadro di Riferimento Progettuale) anche nel rispetto dei disposti dell'art 1, comma 17 e segg. Legge 443/2001 relativamente al previsto reimpiego dei materiali da scavo. Nel caso in cui non si proceda alla caratterizzazione della concentrazione degli inquinanti nella massa si dovranno illustrare le soluzioni previste sia nel caso in cui questa concentrazione risulti inferiore ai limiti di legge sia nel caso in cui risulti superiore;
20. descrivere dettagliatamente le provvidenze previste per la ricomposizione della continuità fondiaria illustrando, oltre alle provvidenze adottate per il ripristino della viabilità interrotta, anche le provvidenze previste per il ricollegamento dei fondi interrotti dall'opera.

Vegetazione, flora, fauna – Ecosistemi

21. Aggiornare, in base alle risultanze delle applicazioni modellistiche di cui alle componenti Atmosfera e Rumore, la valutazione degli impatti relativi alla presente componente;
22. identificare con maggiore chiarezza i criteri adottati per la scelta delle tipologie e della collocazione dei sottopassi faunistici e delle altre misure mitigatrici per la salvaguardia della continuità ecologica del territorio;
23. sviluppare gli impatti determinati dal manufatto di attraversamento del Tevere e quelli a carico del SIC attraversato in prossimità dello svincolo di Collestrada, rispettando, per questo SIC, le prescrizioni metodologiche di cui alla "Valutazione di incidenza" richiesta dal DPR 357/99.

Salute pubblica

24. incorporare nella valutazione della presente componente gli aspetti (in fase di costruzione e di esercizio) legati tra l'altro a:
- incidentalità intervento
 - rumore
 - inquinamento atmosferico
- sui tronchi stradali direttamente o indirettamente interessati dal proposto intervento. Questa valutazione dovrà essere aggiornata in base alle risultanze ricavabili dall'applicazione del modello del traffico di cui al punto 7 del Quadro di Riferimento Progettuale.

Rumore e vibrazioni

25. basare, anche su adeguati rilevamenti fonometrici, la caratterizzazione del clima acustico ante operam;

26. estendere la valutazione degli impatti mediante modello previsionale a tutti i tronchi stradali interessati dal proposto intervento ove si prevedano significativi aumenti del traffico autoveicolare. Questa valutazione terrà conto delle risultanze ricavabili dall'applicazione del modello del traffico di cui al punto 7 del Quadro di Riferimento Progettuale in termini di flussi orari, periodi di riferimento, percentuali di mezzi pesanti, velocità di percorrenza e di ogni altro elemento significativo in base alle vigenti prescrizioni normative;
27. concludere le risultanze del modello di cui al punto 26 con la definizione piano – altimetrica dei materiali e delle caratteristiche di fonoassorbimento delle barriere acustiche. Si raccomanda di valutare prioritariamente l'utilizzo di manti di usura fonoassorbenti;
28. inserire nello studio la valutazione degli impatti da vibrazioni.

Paesaggio

29. collocare gli interventi relativi all'arredo vegetazionale nella fascia d'esproprio prevista dal progetto oppure godere di equivalenti titoli di fruizione delle aree su cui se ne prevede la realizzazione;
30. allegare allo studio tutte le conoscenze ricavate da precedentemente contatti con le competenti Soprintendenze Archeologiche e con i BB.CC.AA.;
31. strutturare adeguatamente (identificazione del bacino visuale delle opere, identificazione dei rapporti visuali più significativi, valutazione dell'intrusione dell'opera in ciascuna delle visuali più significative, identificazione delle relative misure mitigatrici, et.) la valutazione degli impatti relativi all'intrusione visuale delle opere, anche ai fini del confronto delle alternative di progetto. Questa analisi si rende particolarmente necessaria per le diverse alternative che interessano l'attraversamento della collina di Collestrada e per la porzione terminale nel territorio del Comune di Corciano;
32. allegare allo Studio la Tav. 2.8c cui si fa riferimento al capitolo 3.3.4.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte del proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico secondo gli standard comunicati con nostra nota del 24/6/03 devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)



Acc