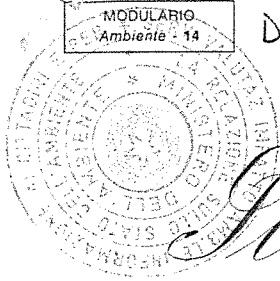


UM004787



MODULARIO
Ambiente - 14

DEC/VIA/4787.



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di tratti della strada di grande comunicazione Perugia-Ancona, precisamente Valfabbrica-Schifanoia, Pianello-Valfabbrica e Branca-Fossato di Vico da realizzarsi nei Comuni di Perugia, Assisi, Valfabbrica, Gualdo Tadino e Fossato di Vico, presentata dall'ANAS Compartimento dell'Umbria con sede in via Cortonese S.S. 75 bis, PERUGIA, in data 12 dicembre 1997;

CONSIDERATO che nel corso dell'istruttoria effettuata è risultato necessario studiare soluzioni alternative per il tronco Pianello-Valfabbrica e Branca-Fossato di Vico che hanno condotto ad una nuova soluzione progettuale;

VISTO il decreto di pronuncia di compatibilità sul tratto Valfabbrica-Schifanoia n. 3299 del 29 ottobre 1998;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'ANAS, in data 6 maggio 1999 sul progetto aggiornato relativo al tronco Pianello-Valfabbrica e al tronco Branca-Fossato di Vico;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento dell'Umbria, in data 21 ottobre 1999;

VISTA la nota n. 12196 della Regione Umbria del 14 ottobre 1999, pervenuta il 28 ottobre 1999, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. 407/23201 del Ministero per i beni e le attività culturali del 24 settembre 1999, pervenuta in data 6 ottobre 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

MW
AR

VISTO il parere n. 333 formulato in data 4 novembre 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento dell'Umbria;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il tratto Pianello-Valfabbrica e Branca-Fossato di Vico della strada di grande comunicazione Perugia-Ancona;

osservato che:

per quanto attiene al Quadro di riferimento programmatico:

- i tratti oggetto dello studio riguardano un tronco del tratto Umbro della direttrice stradale di grande comunicazione Perugia-Ancona. Tale direttrice Perugia-Ancona è stata ritenuta di grande importanza per entrambe le Regioni Umbria e Marche fin dagli anni '60 e le stesse Giunte Regionali hanno congiuntamente approvato in data 13.12.1996 una intesa con la quale viene confermata la direttrice Perugia-Ancona quale elemento della rete stradale primaria indicando l'assoluta priorità del suo completamento.

Restano da realizzare, per il completamento dell'intera direttrice Perugia-Ancona, due tronchi separati da un tratto già realizzato. Il primo di tali tronchi è compreso tra le località di Pianello (Comune di Perugia) e Schifanoia (Comune di Gualdo Tadino) ed il secondo tronco tra le località Branca (Comune di Gualdo Tadino) e Fossato di Vico. Il primo tronco è stato ulteriormente suddiviso in due parti (Pianello-Valfabbrica e Valfabbrica-Schifanoia);

- l'intero tracciato nel territorio umbro è previsto in nuova sede dal Piano Urbanistico Territoriale dell'Umbria tuttora vigente e confermato dal Preliminare del nuovo P.U.T; tale tracciato è inoltre previsto dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti ed è classificato tra le "strade di grande comunicazione" dal D.M.LL.PP.del 20.7.1983;

- i tratti umbri della direttrice Perugia-Ancona, interessano i Comuni di Perugia, Assisi, Valfabbrica, Gualdo Tadino, Fossato di Vico. Il P.R.G. del Comune di Perugia e il P.d.F. del Comune di Valfabbrica, e la Variante Generale al P.R.G. del Comune di Assisi, prevedono per la strada in oggetto il tracciato del progetto originario;

- per i tratti in variante previsti con il progetto 1999, sarà pertanto necessaria da parte dei citati Comuni una delibera di recepimento. Peraltro le modifiche apportate sono derivate da osservazioni presentate dai Comuni stessi;

- l'area interessata dalla strada Pianello-Valfabbrica nel Comune di Assisi ricade in parte nel Piano Paesistico; parte delle aree degli altri comuni interessati, sono vincolate ai sensi della L. 1497/39 e della L.431/85. Nel territorio è stato individuato un SIR, (Sito di interesse naturalistico regionale), che però non è interessato dal tracciato. Il territorio interessato dal tracciato è totalmente soggetto a vincolo idrogeologico ed è stata verificata la compatibilità dell'intervento con le possibili esondazioni del Fiume Chiascio;

- il territorio interessato dalla strada Branca-Fossato di Vico è parzialmente soggetto al vincolo paesaggistico della L. 431/85, riguardante una fascia di m 150 dalla sponda del Fiume Chiascio e del Fiume Sciola. Le aree boscate interessate dal tracciato sono limitate alla ristrettissima fascia lungo il Fosso di Vallegrande presso Crocicchio. L'ultima parte del tracciato è compresa in parte nella zona "2" dell'area protetta regionale del "Parco del Monte Cucco";

- il territorio interessato dal tracciato è soggetto a vincolo idrogeologico limitatamente alla zona collinare di Crocicchio;

GR
AR



Il Ministro dell'Ambiente

La Regione dell'Umbria ha inoltre definito di interesse naturalistico le aree boscate (con il P.U.T. di cui alla L.R. 52/83). Non vi sono altri vincoli riferiti agli aspetti architettonici, archeologici o storico-culturali;

per quanto attiene al Quadro di riferimento progettuale:
tronco Pianello-Valfabbrica:

- il progetto prevede una sezione del Tipo III - C.N.R. La geometria del tracciato è stata prevista in modo da assicurare una velocità base di 110 km/h nel rispetto delle Norme CNR.

La piattaforma è generalmente unica per le due carreggiate ma si sdoppia in corrispondenza delle gallerie dove le due carreggiate sono separate con distanza tra gli assi dipendente dalle caratteristiche geologiche-geotecniche delle rocce attraversate.

La lunghezza complessiva del tronco da realizzare è di km 8+076.

Nel tronco in oggetto sono previsti lo svincolo di Valfabbrica, a servizio di tale centro, ed un semisvincolo in direzione Perugia, presso l'abitato di Pianello.

Nel tronco sono comprese 3 gallerie denominate "S. Gregorio", "Della donna" e "Colle Maggio" della lunghezza rispettivamente di circa m 1.177, m 300 e m 750.

Sono previsti cinque ponti-viadotti per superare il Chiascio ed un viadotto al fine di superare una incisione valliva della pendice Sud-Est della valle nell'ultima parte del tracciato. La loro lunghezza complessiva è di m 1.180.

L'altezza dei viadotti è generalmente contenuta ad eccezione dell'ultimo viadotto, detto "Del Ranco", che scavalca l'incisione valliva.

Per gli attraversamenti del Chiascio sono previste luci della campata tali da evitare pile in alveo;

- le sistemazioni idrauliche riguardano fossi e cunette di raccolta delle acque meteoriche relative a quelle provenienti dal corpo stradale e dai terreni a monte della strada.

Nella relazione idraulica è stata effettuata la verifica della non interferenza del corpo stradale con i flussi esondabili in caso di completa apertura dello scarico di fondo della diga di Casa Nuova, secondo lo studio depositato presso la Prefettura di Perugia (Protezione Civile).

In prossimità degli attraversamenti del Chiascio sono previste vasche di raccolta di liquidi eventualmente sversati accidentalmente e di decantazione delle acque di prima pioggia;

- per la realizzazione del tronco in oggetto è prevista l'occupazione di aree per una superficie complessiva di ha 25,40 per la strada, gli svincoli, le strade di raccordo con la viabilità ordinaria e le sistemazioni ambientali. E' inoltre prevista l'occupazione temporanea di ha 2,5 per i tre cantieri previsti;

- il progetto prevede complessivamente circa m³ 483.000 di scavo (comprese le gallerie) e m³ 697.000 di rilevati. Per questi ultimi è previsto l'impiego di circa m³ 311.000 di materiali provenienti da cave di prestito previste nel fondo valle del Chiascio e l'impiego di parte dei materiali di scavo. I materiali di scavo non reimpiegati nei rilevati, saranno riportati a colmare in parte i vuoti realizzati con le cave di prestito nel bacino dell'invaso del Chiascio. Si prevedono infine circa m³ 97.000 di materiale da portare a discarica;

tronco Branca-Fossato di Vico:

- la sezione adottata è del Tipo III - C.N.R. e la geometria del tracciato è stata prevista in modo da assicurare una velocità base di 110 km/h nel rispetto delle Norme CNR.

La piattaforma è generalmente unica per le due carreggiate, ma si sdoppia in corrispondenza delle gallerie artificiali dove le due carreggiate sono separate con distanza tra gli assi di m 1,80.

La lunghezza complessiva del tronco da realizzare è di km 7+414.

Handwritten signature

Sono previste due brevi gallerie artificiali per oltrepassare i crinali di Crocicchio e Colbassano. Nella trincea in località "Campo del Sasso" è inoltre previsto un breve tratto coperto per assicurare la continuità territoriale;

- nel tronco in oggetto sono previsti un semisvincolo (solo direzione Perugia) di connessione con la S.S. 219 attuale e la S.P. 242, uno svincolo completo con la nuova S.S. 3 Flaminia e con la viabilità locale della zona industriale di Fossato di Vico ed uno svincolo con l'attuale tracciato della S.S. 3 Flaminia, all'innesto della S.S. 76;

- nel tronco sono comprese 2 gallerie artificiali denominate Crocicchio e Colbassano rispettivamente con una lunghezza di m 188 e 148 circa.

E' inoltre prevista una "galleria" di m 60 circa in località Campo di Sasso, realizzata con copertura di parte della trincea in modo da mantenere la continuità dei terreni separati dalla nuova strada sia ai fini agricoli che faunistici;

- nel tronco è previsto solo un breve viadotto, all'uscita della galleria "Crocicchio", per superare la valletta del fosso di Vallegrande della lunghezza di m 200 ed un altro viadotto, al termine del tronco di m 200.

Le sistemazioni idrauliche riguardano fossi e cunette di raccolta delle acque meteoriche relative a quelle provenienti dal corpo stradale e dai terreni a monte della strada.

In prossimità del Chiascio e dello Sciola sono previste vasche di raccolta di liquidi eventualmente sversati accidentalmente e di decantazione delle acque di prima pioggia;

- per la realizzazione del tronco in oggetto è prevista l'occupazione di aree per una superficie complessiva di ha 32,00 per la strada, gli svincoli, le strade di raccordo con la viabilità ordinaria e le sistemazioni ambientali. E' inoltre prevista l'occupazione temporanea di ha 2,0 per i due cantieri previsti;

- il progetto prevede complessivamente circa m³ 258.000 di scavo (comprese le gallerie) e m³ 390.000 di rilevati. Per questi ultimi è previsto l'impiego di circa m³ 183.000 di materiali provenienti da cave di prestito previste nel fondovalle del Chiascio e l'impiego di parte dei materiali di scavo. I materiali di scavo non reimpiegati nei rilevati, saranno riportati a colmare in parte i vuoti realizzati con le cave di prestito nel bacino dell'invaso del Chiascio. Si prevedono infine circa m³ 51.000 di materiale da portare a discarica.

Nel tronco Valfabbrica-Schifanoia è prevista una eccedenza di materiali da sistemare a discarica, nel versante verso Schifanoia, di circa 250.000 m³. Se i tempi di esecuzione del tronco Branca-Fossato di Vico non subiranno ritardi potrà essere possibile limitare il prelievo per i materiali per rilevati;

- per il tratto Pianello-Valfabbrica sono state esaminate nove alternative di tracciato e per il tronco Branca-Fossato di Vico sei alternative di tracciato;

- tali alternative si riferiscono a tronchi del tracciato di progetto di diversa lunghezza. Per ogni alternativa è stato effettuato un raffronto dell'aspetto tecnico economico e dell'impatto ambientale;

- per la quantificazione della domanda nella situazione attuale il S.I.A. ha utilizzato i dati di rilevamento ANAS del 1995 sulla S.S. 318 e quelli rilevati dalla Provincia di Perugia sulla S.P. 248, da cui risultano, nel tratto tra Valfabbrica e Schifanoia, 8271 veicoli al giorno di cui circa il 22,5% pesanti.

L'incremento medio annuale stimato per il traffico interessante l'itinerario Perugia-Ancona (strade statali 318, 219, 76) è stimato al 3,5%; in sostanza il TGM è previsto passare dagli attuali 8271 veic/giorno a 9742 veic./giorno nell'anno 2000 (22% pesanti), a 10889 veic./giorno nell'anno 2002



Il Ministro dell'Ambiente

e a 16.606 veic./giorno nell'anno 2012 (ipotizzando un crescente peso del trasporto ferroviario di merci lungo la direttrice);

per quanto attiene al Quadro di riferimento Ambientale:

- l'area interessata dal tracciato in progetto ricade nel territorio della Comunità Montana "Alto Chiascio"; il tratto stradale Pianello-Valfabbrica è posto nella vallata pianeggiante del fiume Chiascio (affluente del Fiume Tevere). A ridosso della conca pianeggiante si sviluppa un ampio settore collinare che costituisce l'aspetto morfologico dominante caratterizzato da rilievi compresi tra i 400 e 600 m s.l.m.

Il tratto stradale Branca-Fossato di Vico attraversa un territorio piuttosto variegato che partendo dal Ponte di Branca (termine della parte della Variante già realizzata) raggiunge l'attuale sede della SS 76 in Comune di Fossato di Vico.

L'inizio del nuovo tracciato stradale è posto nella vallata del Fiume Chiascio per poi deviare verso Est in prossimità del fosso Sciola e poi fino alla vallata del fosso di Colbacciano per chiudersi infine in prossimità della catena montana che separa l'Umbria dalle Marche;

- in merito alla qualità dell'aria risulta secondo i modelli previsionali utilizzati nello studio di impatto ambientale, che in nessun punto del tracciato viene superato il limite fissato dal DPR n. 203/88.

Per quanto riguarda il tratto Branca-Fossato di Vico, all'innesto del tracciato di progetto con la S.S. 76 Val d'Esino, si potrebbe avere un superamento della concentrazione NO₂;

- gli impatti più rilevanti del progetto sull'ambiente idrico superficiale si riscontrano in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua. La collocazione e le caratteristiche costruttive sono tali da evitare interferenze con le esondazioni del Chiascio;

- gli impatti potenziali maggiori sono dovuti a tutte le opere di scavo di trincee, gallerie, e alle opere previste per le fondazioni delle opere d'arte e per la bonifica dei terreni di appoggio dei rilevati che possono intercettare in diversa misura le falde idriche.

Gli interventi più problematici sono quelli relativi all'esecuzione delle gallerie, in quanto eventuali falde idriche freatiche o in pressione possono essere intercettate completamente.

Gli impatti, che determinerebbero una modificazione sostanziale della circolazione idrica sotterranea, sono da ritenere permanenti, ma lo studio esclude significative ripercussioni sull'eventuale utilizzazione delle risorse idriche sotterranee presenti nell'area, in quanto nell'area attraversata dal tracciato sono presenti rarissime sorgenti di modesta entità, difficilmente correlabili con la circolazione idrica intercettata eventualmente dalle gallerie e dalle altre opere di scavo;

- gli impatti a carico del sottosuolo sono determinati da sbancamenti e opere in trincea, scavi di gallerie, scavi di bonifica per l'appoggio dei rilevati, riporti per la realizzazione dei rilevati e realizzazione dei viadotti, altre opere minori (sistemazioni idrauliche e opere accessorie) e creazione delle aree di cantiere e delle discariche.

Nel caso della formazione Marnoso-Arenacea in fase di cantiere gli impatti maggiori possono manifestarsi in corrispondenza degli sbancamenti sui pendii in cui l'unità presenta un assetto a franapoggio, per riduzione delle resistenze al taglio lungo le superfici di strato, con il possibile verificarsi di fenomeni di scivolamento di pacchi di strati. In fase di cantiere, al fine di rendere sicure le operazioni di lavoro, lo studio prevede il ricorso ad idonei sistemi per la stabilizzazione temporanea dei fronti di scavo;

- relativamente agli impatti sulla vegetazione, in corrispondenza degli attraversamenti del Chiascio e del Fosso Sciola l'infrastruttura determina l'interruzione della continuità delle cenosi arboree, arbustive ed erbacee ripariali del fiume che costituiscono l'elemento caratterizzante e sensibile dell'intero tratto.

GR
GR

L'impatto maggiore è costituito dal frazionamento e dalla sottrazione all'uso agricolo sui terreni di buon valore agronomico;

- relativamente alla fauna gli impatti più rilevanti sono determinati dalle attività di cantiere (incremento di pressione antropica, traffico e rumore) in fase di costruzione; mentre in fase di esercizio possono determinarsi abbattimenti di esemplari per attraversamenti dell'infrastruttura.

Gli impatti più rilevanti sono rinvenibili nei tratti in cui gli interventi interrompono la continuità dell'habitat con effetti negativi sulle comunità dei vertebrati;

- per quanto riguarda gli impatti sulla componente rumore, prendendo un valore limite di immissione pari a 65 dBA (diurno) e 55 dBA (notturno) le stime elaborate in assenza di barriere antirumore, indicano per il tratto Pianello-Valfabbrica un superamento dei limiti (1-5 dBA) nel periodo diurno per 9 recettori su 18. Per il periodo notturno le stime indicano un superamento dei limiti (1-7 dBA) per tutti i recettori.

Per il tratto Branca-Fossato di Vico le stime indicano un superamento dei limiti nel periodo diurno di (1-3 dBA) per 9 recettori su 14. Per il periodo notturno le stime indicano un superamento dei limiti (1-5 dBA) per quasi tutti i recettori;

- per quanto riguarda il paesaggio, l'area vasta riferita all'intero tracciato umbro appartiene a quattro diversi sistemi paesaggistici:

- il paesaggio agricolo di valle, caratterizzato da colture intensive a seminativo semplice interrotte da sporadici appezzamenti a vigneto;

- il paesaggio agricolo di pianura, caratterizzato da colture estensive intramezzate da piccoli appezzamenti a vigneto;

- il paesaggio agricolo alto-collinare, caratterizzato dalla presenza di boschi e pascoli da un lato e da seminativi e seminativi arborati dall'altro.

- il paesaggio montano, connotato dai boschi e pascoli con presenze puntiformi e diffuse di seminativi arborati e con presenze sporadiche di coltivazioni legnose;

- le opere in progetto che risultano maggiormente intrusive dal punto di vista visivo sono i tratti in viadotto ed i tratti in rilevato.

Nella parte di territorio interessato dall'infrastruttura non si rilevano impatti particolarmente significativi grazie alla posizione planimetrica del tracciato, che si mantiene defilato ed a quota ribassata rispetto alle formazioni boschive, e alle tipologie d'opera adottate.

L'impatto degli imbocchi delle gallerie non risulta rilevante. Un impatto di rilievo sul tratto Pianello-Valfabbrica, che non è stato possibile evitare con nessuna variante di tracciato, è costituito dall'attraversamento in rilevato in corrispondenza della Piana di Piansaluccio che altera l'integrità della Piana stessa;

- un altro impatto rilevante è quello sull'ecosistema fluviale del Chiascio che, nella sua porzione collinare, appare come un sistema con forti interconnessioni ecologiche.

La selezione di varianti di tracciato migliorative rispetto al tracciato originario e l'adozione di opportune tecniche di rivegetazione di ingegneria naturalistica consentirà di mitigare l'impatto sul paesaggio nelle sue componenti visuali ed in parte ecosistemiche;

valutato che:

- relativamente al Tronco Pianello-Valfabbrica, a seguito delle osservazioni presentate che lamentavano alcuni aspetti ambientali negativi del progetto originario in particolare nella zona Ponte Nuovo-Ca' Ruspetto, il nuovo tracciato sostanzialmente prevede:

- un semisvincolo (direzione Perugia) all'inizio del tronco;



Il Ministro dell'Ambiente

- l'allontanamento delle case con abbassamento e copertura dell'imbocco della galleria S. Gregorio e schermatura dei rumori con terrapieno alberato,
 - l'eliminazione di due attraversamenti del Chiascio e un notevole allontanamento dalle abitazioni presenti presso Ponte Nuovo e Casabianca;
 - la realizzazione di uno svincolo "a losanga" in prossimità di Valfabbrica con minore occupazione di suolo e allontanamento delle rampe dalla "Casa nuova";
 - delle sistemazioni di tipo naturalistico dell'ansa del Chiascio presso Ca' Ruspetto.
- relativamente al Tronco Branca- Fossato di Vico, a seguito delle osservazioni presentate per il progetto originario, il nuovo tracciato prevede:
- la realizzazione di uno svincolo parziale in località Ponte Branca (direzione Perugia);
 - una modifica di tracciato in corrispondenza dell'abitato di Crocicchio con un conseguente allontanamento dalle abitazioni;
 - la modifica dello svincolo presso Colbassano con minore occupazione di suolo e l'eliminazione delle due complanari tra lo svincolo della S.S. 3 e la S.P. 241 con un sensibile miglioramento sotto l'aspetto ambientale;
- le modifiche apportate nel corso della procedura, hanno sostanzialmente ridotto l'impatto dell'opera anche per quanto riguarda l'interferenza del tracciato con gli ecosistemi fluviali e ripariali con un migliore inserimento della strada nel territorio rurale e con limitate interferenze con l'attività agricola esistente;
- l'opera comporta degli impatti ambientali riconducibili principalmente alla sottrazione di suolo (prevalentemente agricolo), all'eliminazione di aree boscate e di fasce vegetazionali di raccordo con aree circostanti, alla rimodellazione del terreno in corrispondenza delle discariche, all'interferenza con gli attraversamenti dei corsi d'acqua, all'intercettazione di falde idriche in particolare in corrispondenza delle gallerie, all'interruzione della continuità degli habitat vegetazionali e faunistici;
- per quanto attiene il rumore in fase di esercizio, la soluzione definitiva è di minore impatto rispetto al tracciato originario, a condizione che sull'intero tracciato si garantisca il rispetto dei limiti normativi, e che, in corrispondenza di case sparse, vengano adottate adeguate misure di contenimento dell'inquinamento acustico;
- in ogni caso il progetto presentato prevede un insieme di interventi di mitigazione degli impatti in corrispondenza di punti caratterizzati da particolare criticità al fine di ottenere un migliore inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Umbria del 14 ottobre 1999, pervenuta il 28 ottobre 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *in sede di autorizzazione ai fini idraulici dovranno essere valutati opportuni miglioramenti negli attraversamenti in località C. Ruspetto e località Nuova con il fiume Chiascio;*
- *relativamente alla presenza del movimento franoso ubicato a Nord-Est di Valfabbrica tra casa Sorbello e Casa Vigna dovrà essere garantita da parte della Società esecutrice dei lavori e da parte dell'ANAS, la messa in opera degli interventi di consolidamento e di ripristino della*

stabilità del versante eventualmente necessari e la messa in sicurezza del tracciato stradale sia nel corso che dopo l'ultimazione dei lavori;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 24 settembre 1999, pervenuto in data 6 ottobre 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *il posizionamento dell'apparato vegetazionale sia irregolare al fine di non sottolineare il prevalente andamento longitudinale delle scarpate;*
- *le parti di rilevato e gli svincoli siano opportunamente piantumati sul versante sud per non interferire con le colture limitrofe;*
- *la Soprintendenza Archeologica per l'Umbria, competente per territorio, con propria nota, ha espresso parere favorevole, tuttavia, ha ritenuto opportuno precisare che, benchè l'ANAS abbia fatto redigere una carta archeologica dell'area interessata dal tracciato stradale in oggetto e i risultati siano stati posti in essere nella progettazione definitiva 1999, i lavori in oggetto, soprattutto nei tratti indicati, dovranno essere eseguiti sotto la sorveglianza del personale della medesima soprintendenza;*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito si sintetizzano;

- *il Comune di Valfabbrica con delibera n. 42, del 10 giugno 1999, approva il progetto definitivo 1999, ma richiede all'ANAS l'inserimento degli stanziamenti necessari alla realizzazione del parco attrezzato in località Coccorano-Valfabbrica o, alternativamente, la concessione di un contributo di £. 550.000.000;*
- *privati cittadini richiedono il prolungamento di una galleria al fine di mitigare l'inquinamento acustico ed atmosferico;*

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai due tratti della strada di grande comunicazione Perugia-Ancona, precisamente Pianello-Valfabbrica e Branca-Fossato di Vico da realizzarsi nei Comuni di Perugia, Assisi, Valfabbrica, Gualdo Tadino e Fossato di Vico presentata dall'ANAS Compartimento dell'Umbria **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotto e dei ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti, accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseformi di calcestruzzo e dalle installazioni logistiche di cantiere.

Dovrà essere predisposta inoltre la raccolta e la depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo.



Il Ministro dell'Ambiente

Le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi di cantiere dovranno essere impermeabilizzate e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia.

Le perforazioni di rocce molto permeabili e in cui sia accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti.

I getti in calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggiore interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento ed isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;

- b) il previsto viadotto in corrispondenza della sez. 45 loc. Pian del Villago dovrà essere prolungato in direzione della sez. 44, di una lunghezza adeguata a garantire la continuità territoriale della corrispondente golena in sponda sinistra del Chiascio;
- c) la galleria prevista in corrispondenza della loc. Ponte Nuovo dovrà essere prolungata di circa 70 m al fine di schermare l'edificio posto in prossimità degli imbocchi della galleria;
- d) si dovranno prevedere idonee campagne di rilevamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti durante le fasi costruttive dell'opera ed all'apertura del traffico della nuova viabilità presso i ricettori più sensibili

Gli inquinanti oggetto di monitoraggio saranno rappresentati dal monossido di carbonio, dagli ossidi di azoto, dal particolato, dagli idrocarburi policiclici aromatici, dal benzene e PTS (PM 10);

- e) in corrispondenza dei recettori sensibili individuati nello studio, si dovrà possibilmente conseguire l'obiettivo del non superamento dei 60 dB(A) come Leq. diurno e 50 dB(A) Leq. notturno come valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura stradale.

A tal fine, in fase di esercizio, si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei ricettori individuati nello studio di impatto ambientale, finalizzato a verificare l'affidabilità delle previsioni modellistiche che hanno portato a dimensionare gli interventi di mitigazione. Nel caso si verificassero sensibili scostamenti fra i valori rilevati e quelli stimati, dovranno essere predisposti specifici interventi di adeguamento delle mitigazioni;

- f) le vasche di sicurezza o i sistemi di raccolta per eventuali sversamenti accidentali previsti dovranno essere di numero e capacità tali da risolvere o da intercettare la maggiore quantità possibile di acque di piattaforma e degli sversamenti accidentali, e posizionati comunque nei punti più critici (presenza di falde idropotabili, attraversamento di corsi d'acqua). L'impianto dovrà essere sottoposto periodicamente a manutenzione e svuotamento;
- g) il progetto deve recepire integralmente le indicazioni dello studio d'impatto relativamente agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale e all'inserimento di barriere antirumore (come da elaborato trasmesso in data 21 ottobre 1999), computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria.

In sede esecutiva il quaderno delle sezioni tipo e schemi tipo delle opere di inserimento ambientale, rivegetazione e tecniche di ingegneria naturalistica previste (inclusa la casistica delle scarpate in trincea, sistemazioni spondali, imbocchi di gallerie), dovrà essere modificato nella parte grafica e nei contenuti in relazione alle prescrizioni che seguono, prevedendo anche la tipologia di rivegetazione delle scarpate in trincea oltre a quelle in rilevato;

- h) interventi a verde di inserimento ambientale:

a) per quanto riguarda i progetti di sistemazione e di inserimento ambientale citati nello Studio di impatto ambientale (per le quali si deve far riferimento al documento del Ministero

dell'Ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre del 1997) si dovrà prevedere:

- al cap. 3.15 - 3.15d incluso l'eliminazione del geotessile interno e l'inserimento di ramaglie vive di 1,5-2,5 m e di arbusti autoctoni durante la costruzione;
 - al cap. 2.10 variante c, l'utilizzo di talee di Salix purpurea e Tamarix gallica;
- b) ove vengano utilizzati gli interventi stabilizzanti, vanno eliminate le eventuali berme, sia nelle scarpate in trincea che in rilevato, addolcendo eventualmente le pendenze, tenuto conto che la funzione di antiruscellamento è svolta dalle opere stabilizzanti stesse;
- c) va posta particolare cura nel sistema di recinzione dimensionando l'altezza e la maglia (decescente in funzione della fauna interessata) e raccordando la recinzione ai previsti viadotti e ponti;
- d) sulle scarpate in trincea in marne arenarie con pendenze superiori ai 35° vanno previsti rivestimenti vegetativi in rete metallica a stuoia e a materasso;
- e) per le arginature, le sponde dei corsi d'acqua e i canali vanno anche adottate tecniche naturalistiche di consolidamento;
- i) tutte le prescrizioni di cui sopra dovranno essere recepite nel progetto esecutivo e quindi conteggiate nelle somme a base d'asta e descritte nel Capitolato d'appalto e nel Computo metrico stimativo;
- l) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Umbria e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

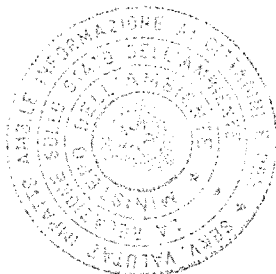
che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento dell'Umbria, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Umbria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 20 APR. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta
di N. 5..... fogli è conforme al
suo originale

Roma, li 21-04-2000

