

## **IL MINISTERO DELL'AMBIENTE**

### **DI CONCERTO CON IL**

### **MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI**

**VISTO** il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 per la realizzazione della strada di grande comunicazione Perugia-Ancona, tratto Valfabbrica-Schifanoia, lotto V e VI, da realizzarsi nei Comuni di Valfabbrica "Cà Vigna", e Schifanoia (PG), presentata dall'ANAS Compartimento dell'Umbria con sede in Via XX Settembre 33 Perugia, in data 10 settembre 1997;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS in data 12 dicembre 1997 e 28 febbraio 1998;

**VISTA** la nota della Regione Umbria del 3 novembre 1997, pervenuta il 5 novembre 1997, in cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

**VISTO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 5 agosto 1998, pervenuto in data 24 agosto 1998, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

**VISTO** il parere formulato in data 8 aprile 1998 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 che riguarda la realizzazione del tronco Valfabbrica-Schifanoia della direttrice Perugia-Ancona;

- sulla stessa direttrice mancano ancora da eseguire il tratto Pianello-Valfabbrica e quello Branca-Fossato di Vico. Pertanto la situazione attuale dell'intero tracciato, da Perugia a Fossato di Vico, risulta la seguente:

- tratto E45-Pianello (I° Lotto) km 5,5.:

- risulta già eseguito ed in esercizio;

- tratto Pianello-Valfabbrica (II°, III° IV° Lotto) km 8,1:

- il progetto generale è già approvato, ed è stata già aggiudicata la redazione del progetto esecutivo del IV° Lotto (km 2,0). Sono in corso le procedure di affidamento della progettazione dei Lotti II° e III°;

- tratto Valfabbrica-Schifanoia (V° e VI° Lotto) km 8,4:

- i lavori sono già appaltati;

- tratto Schifanoia-Branca km 7,2:

- tratto già esistente ed in esercizio;

- tratto Branca-Fossato di Vico km 6,8:

- progetto di massima redatto, affidato l'incarico per la redazione del progetto esecutivo;

**osservato che:**

- in data 13/12/1996 le Giunte Regionali di Marche ed Umbria hanno approvato congiuntamente una intesa in merito alle infrastrutture di Trasporto con la quale viene confermata la direttrice Perugia-Ancona quale elemento della rete stradale primaria e viene indicata "l'assoluta priorità" del suo completamento;

- il progetto in esame riguarda il tratto compreso tra la progressiva km 13+640, presso la località "Barcaccia" a est di Valfabbrica, e la progressiva km 22+020 in corrispondenza dell'inizio del tronco già esistente a quattro corsie in località Schifanoia;

- 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 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 8,382, a fronte invece degli attuali km 12,6 ed è caratterizzato da curve ad ampio raggio (minimo 600 m) e pendenza compresa tra il 3,4% e il 4,99%, ma ridotta al 2,35% massimo in galleria ed al 1% in corrispondenza degli svincoli. La quota di valico si riduce da m 512 s.l.m. al m 430 s.l.m.;

- per la realizzazione dell'opera si prevedono 3 cantieri principali e 2 secondari. Tutti e tre i cantieri principali sono distanti da abitazioni, direttamente serviti dalla S.S.318 esistente ed occupano terreni seminativi che al termine dei lavori saranno ripristinati;

- le opere d'arte principali riguardano:

- la realizzazione di 2 svincoli. Il primo, denominato Casa Castalda Ovest, ubicato tra le due gallerie di valico, necessario per i collegamenti dell'abitato di Casa Castalda e per i traffici in direzione Valfabbrica-Perugia. Il secondo svincolo, denominato Casa Castalda Est ubicato presso il termine del V Lotto, per la connessione con l'attuale tracciato della S.S. 318 ed i collegamenti con Gualdo Tadino (attraverso la S.P. 245 Gualdo-Schifanoia) con Perugia, Assisi e la media valle del Tevere;

- la realizzazione di 12 viadotti al fine di superare le incisioni vallive che solcano i terrazzamenti sul versante sud-est della Valle del Risacco e le pendici collinari tra Casa Castalda e la Valle del Torrente Rasina, e 1 ponte sul Torrente Rasina con una luce notevolmente superiore a quella del ponte

dell'attuale S.S. 318 posto poco a monte. Inoltre considerato che il Torrente Rasina è soggetto a fenomeni di esondazione, sono stati previsti per il ponte una pila a lastra per ridurre la resistenza al flusso dell'acqua e opere di protezione per evitare danneggiamenti ai rilevati del corpo stradale;

- la deviazione del Fosso Romagnolo, dove questo interferisce con il tracciato;

**valutato che:**

- il tratto stradale Valfabbrica-Schifanoia (8 km in tutto) attraversa l'area che si distacca maggiormente dal corso d'acqua principale costituito dal Fiume Chiascio, percorrendo, nella parte settentrionale, il bacino del Torrente Rasina ed il fondovalle del Rio Risacco.
- in assenza dell'intervento, a causa dell'aumento del traffico veicolare in ogni caso previsto, si potrà avere anche il superamento dei valori guida dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la realizzazione del nuovo tracciato, che porterà la sede stradale a circa 500 m dall'abitato di Casa Castalda, consentirà un notevole miglioramento della situazione ambientale. Analoghe condizioni di miglioramento si verificano per i piccoli nuclei abitati di Sospertole e Schifanoia, dislocati rispettivamente a 350 e 280 m dalla nuova sede stradale, all'altezza dello svincolo di Casa Castalda Est il primo ed al punto terminale della nuova strada il secondo;
- gli impatti più rilevanti sull'ambiente idrico superficiale si riscontrano in corrispondenza degli attraversamenti dei corsi d'acqua ed in particolare, in corrispondenza dell'attraversamento del Fosso di S. Lorenzo (progressiva km 19+316), del Fosso Romagnolo ( km 20+632 e 20+694) del Torrente Rasina (km 21+508). In corrispondenza dell'attraversamento del Fosso Calvario e dello Svincolo per Casa Castalda (alla progressiva km 17+533), è previsto il rimodellamento del fondo valle con il riporto di terreno proveniente dagli scavi della galleria;
- gli impatti a carico delle componenti geologica e geomorfologica sono determinati dalla realizzazione di sbancamenti e opere in trincea, di scavi di gallerie, di scavi di bonifica per l'appoggio dei rilevati, di riporti per la realizzazione dei rilevati e realizzazione e dei viadotti, oltre ad altre opere minori (sistemazioni idrauliche e opere accessorie) e alla creazione delle aree di cantiere e delle discariche. Alle progressive km 15+470 e 15+980, la realizzazione del tracciato comporta inoltre l'eliminazione di un bosco di cerro di interesse naturalistico;
- l'opera in conclusione comporta impatti identificabili principalmente nella sottrazione di suolo (prevalentemente agricolo), nell'eliminazione di aree boscate e di fasce vegetazionali di raccordo con aree circostanti, nella rimodellazione del terreno in corrispondenza delle discariche, nell'interferenza con gli attraversamenti dei corsi d'acqua, nell'intercettazione di falde idriche in particolare in corrispondenza delle gallerie, nell'interruzione della continuità degli habitat vegetazionali e faunistici;
- le condizioni espresse in sede di parere positivo dalla Regione Umbria così come riportate nella citata D.G.R. n 6929 del 29 ottobre 1997, sono condivise dalla Commissione per le valutazioni di impatto ambientale;

**CONSIDERATO** che 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 3 novembre 1997, pervenuta il 5 novembre 1997, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

### **1) aspetti paesaggistici:**

- per un migliore inserimento dell'opera nel paesaggio, il profilo dei viadotti in cemento armato dovrà risultare più arrotondato; ciò potrebbe essere ottenuto in fase esecutiva tramite l'applicazione, ad esempio di pannelli curvilinei ai bordi degli impalcati;
- dovrà essere posta particolare cura anche alla fase di attuazione dell'opera in modo che l'installazione di cantieri, strade di servizio ed altre opere provvisoriale non pregiudichino le aree boschive, nè la vegetazione ripariale del Chiascio e comunque a lavori ultimati le stesse siano ripristinate;

### **2) aspetti geologici ed idraulici:**

- considerato che sono state prese in esame le condizioni geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche del territorio interessato dall'opera, si esprime parere geologico favorevole, prescrivendo il rispetto per la fase esecutiva della normativa tecnica vigente;
- con riferimento agli elaborati prodotti ed illustrati dai responsabili della progettazione, si esprime parere favorevole per quanto attiene l'interferenza dell'opera con il reticolo superficiale delle acque fluenti. Le previsioni progettuali non comportano infatti in via generale alterazioni al regime idraulico vigente nelle aree interessate e preso in esame per l'allocatione e il dimensionamento dei manufatti. Permane comunque in sede esecutiva l'obbligo dell'acquisizione delle specifiche autorizzazioni ai sensi del R.D. 25.07.1904, n. 523, artt. 57, 98 lett. d) e 99;

### **3) aspetti faunistici ed ecologici:**

- dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione proposti nello studio, con particolare riferimento a quelli esposti nelle schede relative agli indicatori 8, 10, 11 e 12 e alla realizzazione di passaggi per la fauna terrestre-sottopassi lungo i rilevati e soprapassi lungo i tratti in trincea-nei tratti in cui il tracciato stradale interrompe per lunghi tratti (superiori a 1 Km) la continuità ecologica dell'ambiente;

### **4) aspetti agricolo-forestali:**

- deve essere assicurato il deflusso dei corsi d'acqua superficiali e degli scoli dei campi con idonee opere di raccordo e collegamento con le reti esistenti a valle. In caso di intercettazione delle acque di falda, deve essere assicurato il drenaggio verso valle al fine di non provocare ristagni di acqua o variazioni a livello della falda stessa;
- deve essere assicurata la continuità della viabilità rurale e forestale con manufatti idonei al transito delle moderne macchine agricole e forestali (trattori, mietitrebbiatrici, macchine operatrici) e della fauna domestica e selvatica locale;
- l'occupazione dei terreni agricoli e forestali deve essere limitata nel tempo e ridotta alle aree strettamente necessarie all'esecuzione delle opere, con l'obbligo di rimessa in pristino delle condizioni locali al termine dei lavori;
- le aree destinate a discarica devono essere ripristinate all'uso agricolo con riporto del terreno vegetale dello spessore di almeno m. 0,80 con opportune opere di sistemazione idraulico-agraria per la regimazione delle acque;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 5 agosto 1998, pervenuto in data 24 agosto 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *il posizionamento della strada sul terreno avvenga limitando la cementificazione e privilegiando andamenti "dolci" di sterri e scarpate;*
- *le aree interessate dal tracciato stradale comprese tra Lidarno e Petrignano, tra lo svincolo per Valfabbrica e il fiume Chiascio e tra gli svincoli di Casa Castalda ovest e Casa Castalda est sono indiziate archeologicamente. Pertanto, i lavori in oggetto, soprattutto nei tratti indicati, dovranno essere eseguiti sotto la sorveglianza del personale della Soprintendenza Archeologica dell'Umbria, che dovrà anche essere tempestivamente informata dell' iter dei lavori e dell'inizio degli stessi;*

**preso atto che** non 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;

**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 al progetto della strada di grande comunicazione Perugia-Ancona, tratto Valfabbrica-Schifanoia lotto V° e VI°, 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, dalle installazioni logistiche di cantiere, ecc.

Dovrà essere quindi predisposta 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.

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 maggior 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 maggior 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)** oltre ai pozzetti di decantazione previsti nello studio ed inseriti lungo i canali di raccolta delle acque superficiali di dilavamento della piattaforma stradale, dovranno essere previste idonee vasche di sicurezza o sistemi di raccolta per eventuali sversamenti accidentali di numero e capacità tali da risolvere o da intercettare la maggiore quantità possibile di acque di piattaforma e degli sversamenti accidentali, e

posizionate comunque nei punti più critici (presenza di falde idropotabili, attraversamento di corsi d'acqua, ecc), l'impianto dovrà essere sottoposto periodicamente a manutenzione e vuotamento;

- c) il progetto esecutivo deve recepire integralmente le indicazioni dello studio d'impatto in ordine agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale, nonché quelle previste dal documento dell'ANAS, pervenuto in data 28 febbraio 1998, "Interventi di mitigazione, indicazioni tipologiche e schematiche" computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria.

Dovrà inoltre essere predisposto un progetto riguardante gli interventi per il recupero e restauro ambientale, ed in particolare quello relativo alle aree e ai siti di cantiere, alle aree di discarica previste, nonché alle aree di compensazione da prevedere nelle aree intercluse o in zone di incolti adiacenti al tracciato come ad esempio quella individuata nella collina in prossimità della progressiva km 15+500, tra i Viadotti Comancino e Cà Baldaccia. Tale progetto dovrà contenere un "quaderno di sezioni tipo" e "schemi tipo" delle opere di inserimento ambientale, rivegetazione e tecniche di ingegneria naturalistica, inclusa la casistica delle scarpate in trincea, sistemazioni spondali, imbocchi di gallerie, tratti di galleria artificiale, terrapieni e scarpate di discarica;

- d) si dovrà far ricorso alle tecniche di ingegneria naturalistica citate nello Studio d'impatto ambientale (per le quali si deve far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee guida per capitoli speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori"), nella realizzazione dei seguenti interventi:

- relativamente alla piantagione di arbusti autoctoni, sulla superficie frontale delle terre armate verdi, va eliminato il geotessile interno di separazione tra il terreno vegetale e l'inerte retrostante;
- le previste fascinate o viminate vanno realizzate con la variante "seminterrata" mescolando le essenze con capacità di ricaccio vegetativo, ed in particolare *Salix purpurea* e *Tamarix gallica*, inserendo tra le pile anche specie arbustive in zolla previo riporto di humus, collocazione di biostuoie e semina;
- ove vengano utilizzati gli interventi stabilizzanti di cui al punto precedente, vanno eliminate le berme, sia nelle scarpate in trincea che in rilevato, addolcendo eventualmente le pendenze;
- va posta particolare cura nel sistema di recinzione, dimensionando l'altezza e la maglia (decrescente in funzione della fauna interessata) e raccordando la recinzione ai previsti sottopassi, viadotti, ponti, ecc ;
- sulle scarpate in trincea in marne arenarie con pendenze superiori ai 35° vanno previsti rivestimenti vegetativi in rete metallica a stuoia e a materasso;
- per le arginature e sponde dei corsi d'acqua e canali vanno adottate tecniche naturalistiche di consolidamento.

- e) i relativi progetti di sistemazione e di inserimento ambientale, con computi e localizzazioni di dettaglio (di cui ai precedenti punti c e d) dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente per le verifiche di ottemperanza prima dell'inizio dei lavori;

- f) dovranno essere altresì ottemperate tutte le prescrizioni della Regione Umbria e del Ministero per i beni culturali ed ambientali ove non ricomprese nelle precedenti prescrizioni;

## 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 29/10/98

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE**

**IL MINISTRO PER I BENI  
CULTURALI ED AMBIENTALI**