



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 10131] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 del D.Lgs.152/2006 relativa all'intervento "E45-RA06 - Miglioramento dell'accessibilità alla città di Perugia SS3 Bis "Tiberina" Potenziamento Dello Svincolo Di Ponte San Giovanni".**

**Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. 605532 del 27/07/2023, acquisita al prot. MASE con n. 125095 del 31/07/2023, la Anas S.p.A.-Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intervento "E45-RA06 - Miglioramento dell'accessibilità alla città di Perugia SS3 Bis "Tiberina" Potenziamento dello Svincolo di Ponte San Giovanni".

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo, predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017, recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", corredata degli Allegati grafici.

L'intervento costituisce proposta di modifica alla tipologia elencata al punto 10 dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, denominata "autostrade e strade extraurbane principali" e rientra pertanto, come indicato nelle Lista di Controllo, nella tipologia di cui all'Allegato II-bis, punto 2 lettera h del D.Lgs.152/2006 "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)".

Finalità dell'intervento sono il potenziamento e l'adeguamento dell'attuale configurazione di svincolo a livelli sfalsati di "Ponte San Giovanni", al km 69+500 circa della Statale S.S.3bis "Tiberina" (anche nota come "E45" perché appartenente all'Itinerario europeo E45) in Umbria; l'adeguamento avverrà senza la realizzazione di nuove connessioni tra le infrastrutture esistenti e mira ad ottenere principalmente un miglioramento delle condizioni di sicurezza, il superamento del fenomeno della congestione del traffico veicolare sulla rete stradale, lo smorzamento delle emissioni acustiche del traffico veicolare presso il centro abitato.

Il progetto prevede la riconfigurazione geometrica dello svincolo di Ponte San Giovanni (intervenendo su rampe e corsie esistenti) e la chiusura di 2 rampe che, essendo state realizzate in affiancamento alla rampa Orte-Perugia, ne condizionano la funzionalità e ne pregiudicano le condizioni di sicurezza.

Il Proponente rappresenta inoltre che l'intervento è inserito nel Contratto di Programma 2016-2020 stipulato tra l'Anas e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, approvato con Delibera CIPE n. 65 del 07/08/2017 e aggiornato con Delibera n. 36 del 24/07/2019.

### Analisi e valutazioni

La S.S. 3bis – Tiberina (E45) in direzione Nord-Sud, il Raccordo autostradale (R.A.6) Perugia-Bettolle e la S.S.75 – Centrale Umbra in direzione EST-OVEST, rappresentano le principali arterie di collegamento della regione Umbria e si intersecano in corrispondenza del centro abitato di Ponte San Giovanni, nel Comune di Perugia, in un tratto stradale della lunghezza di circa 3,5 km, in cui sono presenti gli svincoli di Ponte San Giovanni, Ponte San Giovanni-Via Manzoni, Collestrada e lo svincolo di raccordo con la S.S.75 – Centrale Umbra.

Lo svincolo di Ponte San Giovanni (PSG) rappresenta lo snodo principale della rete stradale nell'area urbana di Perugia, è a livelli sfalsati, con rampe dirette e semidirette per il collegamento dei vari flussi di traffico. Dal punto di vista funzionale l'infrastruttura stradale esistente è assimilabile all'intersezione a livelli sfalsati di due strade extraurbane principali (Cat. B), ha una larghezza media di circa 22 m, è a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia, banchine laterali di larghezza variabile e margini laterali di varia ampiezza.



Fig. 1 – Rete stradale di riferimento in cui è inserita l'area di intervento (Fonte: Lista di controllo)

Il progetto prevede la riconfigurazione geometrica dello svincolo di Ponte San Giovanni intervenendo sulla rampa E45 Cesena, sulla rampa R.A. 6 Perugia/Bettolle, sulla rampa R.A. 6 Perugia/Bettolle – E45 Cesena, sulla rampa E45 Cesena – PSG e sulla corsia di accelerazione della rampa R.A.6 Perugia – Bettolle in direzione Orte; il progetto prevede inoltre la chiusura di 2 rampe, quelle di Orte/PSG (in direzione Cesena) e di PSG/R.A.6 - Perugia.



Fig. 2 – Stato di fatto svincolo Ponte San Giovanni (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)



Fig. 3 – Stato di progetto dello svincolo Ponte San Giovanni (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

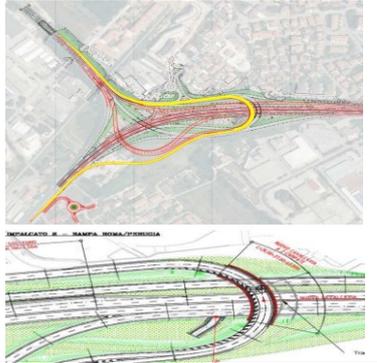
Gli interventi previsti sono schematizzati nella figura seguente:



Fig. 4 – Planimetria di progetto (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

e di seguito riassunti:

<p><b>Rampa E45 Cesena- R.A.6 Perugia-Bettolle</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Raddoppio della rampa esistente mediante la realizzazione di una nuova rampa; la rampa avrà larghezza di 9m ed una pendenza pari a 4,60%, inferiore alla pendenza attuale pari a circa il 5,5%;</li> <li>-Realizzazione di 1 muro di sottoscampa di 3,5 m ed un muro di sostegno di 6,5 m per livellare le diverse altimetrie;</li> <li>-Adeguamento geometrico delle rampe specializzate dell'area di distribuzione carburanti sulla rampa Cesena-Perugia nel tratto parallelo con la E45.</li> </ul>	
<p><b>Rampa R.A.6 Perugia/Bettolle - E 45 Cesena</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Realizzazione ex novo della rampa, in parte lasciando il sedime attuale ed in parte seguendo un nuovo tracciato; la rampa di progetto avrà una larghezza di 9 m;</li> <li>-Realizzazione di un nuovo cavalcavia di scavalco alla E45, a 3 campate, di lunghezza pari a 100m, con impalcato in acciaio corten;</li> <li>-Realizzazione di un muro di sostegno in c.a.</li> <li>-Allungamento tombino idraulico esistente.</li> </ul>	

<b>Rampa E45 Orte - R.A.6 Perugia/Bettolle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Allargamento della rampa Perugia/Cesena in corrispondenza del R.A. 06; dopo la diramazione dalla E45 la rampa si svilupperà lungo il sedime stradale esistente;</li> <li>-Realizzazione di un nuovo cavalcavia di scavalco alla E45, a 2 campate, di lunghezza pari a 63m, con impalcato in acciaio corten;</li> <li>-Realizzazione del muro di sostegno in c.a.;</li> <li>-Demolizione del cavalcavia esistente</li> </ul>	
<b>Rampa Cesena- Ponte San Giovanni</b>	Realizzazione di una nuova rampa in affiancamento alla E45 che sottopasserà la rampa Cesena-Perugia.	

Inoltre, l'allargamento della rampa in corrispondenza della viabilità locale parallela alla S.S.3BIS, comporterà la modifica alla viabilità locale e la creazione di una nuova rotonda in corrispondenza dell'area di cantiere.

La demolizione delle pile e degli impalcati avverrà **senza utilizzo di esplosivi**, procedendo dapprima con il taglio della struttura, poi con il calaggio su appositi carrelli di grossi conci che saranno trasportati in apposita area del cantiere per la demolizione integrale a terra con martelloni, ed infine con il caricamento dei detriti sui camion per il trasporto a discarica.

Saranno allestiti 1 Cantiere Base ed 1 Cantiere Operativo ad ovest dello svincolo in progetto Roma/Perugia; tale area è urbanizzata ed in abbandono. Le lavorazioni si svolgeranno per fasi successive (11 fasi di cantiere) in modo da consentire il transito dei veicoli durante le lavorazioni mediante opportune viabilità di cantiere e deviazioni della viabilità esistente. In corrispondenza dell'area di cantiere sarà posizionata una barriera provvisoria antirumore a protezione degli edifici adiacenti; nella zona più vicina alla parte urbanizzata sarà allestito il Cantiere Base. Il cronoprogramma prevede un tempo di realizzazione dei lavori pari a 730 giorni, comprensivo della fase di cantierizzazione.



Fig. 5 – Layout e fasi di cantiere (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Il Proponente rappresenta, inoltre, che nelle aree di cantiere non è previsto lo scotico del terreno vegetale ma solo la realizzazione di uno strato misto granulare che sarà rimosso a fine lavori; il ripristino allo stato originario dei luoghi avverrà tramite rimozione dello strato di misto granulare, bonifica dei primi 30 cm dal piano di posa e ripristino del materiale vegetale.

Relativamente alla produzione di rifiuti, vengono stimati circa 28.000 tonn di materiale proveniente da scavi e demolizioni. Per i materiali da costruzione saranno utilizzate cave presenti nel raggio di 50 km dalle aree di intervento. Il Proponente stima, in merito al traffico prodotto, l'utilizzo di 5 autocarri al giorno monodirezionali (10 autocarri/giorno bidirezionali).

A fine intervento è prevista la rinaturalizzazione delle aree interferite dalla realizzazione del progetto, nonché la schermatura di elementi di progetto al fine di un corretto inserimento paesaggistico-ambientale. In particolare, il Proponente specifica che nelle aree che non saranno soggette a nuove costruzioni stradali, come i triangoli tra le rampe, ci saranno rinverdimenti e piantumazioni di alberi e che le scarpate di nuovi rilevati stradali saranno ricoperti con terreno vegetale sottoposto a trattamenti di idrosemina.

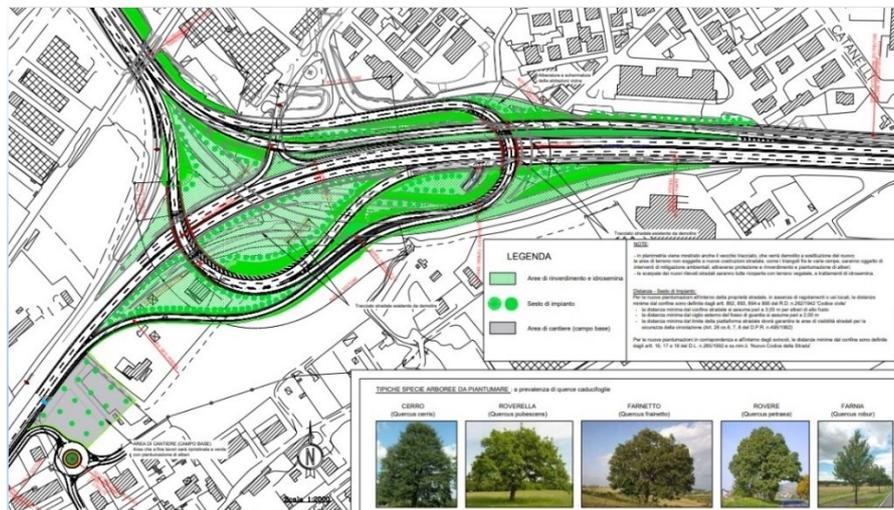


Fig. 6 – Planimetria degli interventi di inserimento ambientale (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento al **punto 7 della Lista di Controllo**, “Iter autorizzativo del progetto proposto”, il Proponente indica che per il progetto si dovranno acquisire:

- autorizzazione all’esercizio;
- relazione paesaggistica semplificata di cui all’art, 8, comma 1 del DPR 31/2017;
- nulla osta idraulico;
- valutazione archeologica preventiva.

Con riferimento al **punto 8 della Lista di controllo**, “Aree sensibili e/o vincolate”, il Proponente afferma che:

- il Fiume Tevere dista circa 1km dall’area di intervento per cui non è interessato dalla realizzazione del progetto;
- le aree di intervento non ricadono in siti della Rete Natura 2000;

- le aree di intervento ricadono prevalentemente in aree industriali e commerciali a bassa densità demografica;
- il tratto del RA6 in direzione Perugia, i cui interventi progettuali riguardano l'allargamento della sede stradale, ricade parzialmente in ambito di interesse archeologico sottoposto a tutela ai sensi della lettera m, comma 1, art.142 D. Lgs. 42/04; per tali aree sarà redatta la “valutazione preventiva archeologica”;

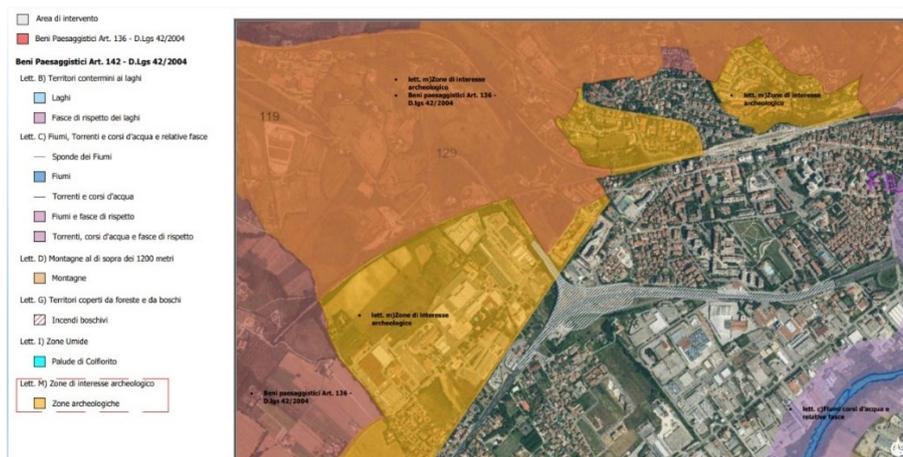


Fig. 7 – Analisi vincolistica stralcio PPR (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

- in una zona di intervento della E45 direzione Cesena si rileva un'interferenza di piccola entità con l'area a potenziale pericolosità idraulica;
- la rampa RA6 Perugia/Bettolle, interessata da interventi di solo allargamento della sede stradale, interferisce con la fascia di rispetto ferroviario. Una parte della rampa E45 Cesena, interessata dal solo intervento di allargamento della sede stradale, intercetta una parte del vincolo aeroportuale;



Fig. 8 – Tavola 5 dei vincoli del PRG (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

- l'area di intervento ricade in zona sismica 2 (sismicità medio-alta).

Con riferimento al **punto 9 della Lista di controllo**, “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente afferma che:

- relativamente all'uso del suolo, l'area si presenta già antropizzata; l'intervento riguarderà adeguamenti tecnico funzionali dello svincolo già esistente che si svolgeranno in maggior parte lungo il sedime stradale esistente, ad esclusione degli interventi di allargamento della attuale sede stradale tra il RA6 e la E45 che, invece, interesseranno fasce di suolo libero occupate da coltivazioni agricole non di pregio;

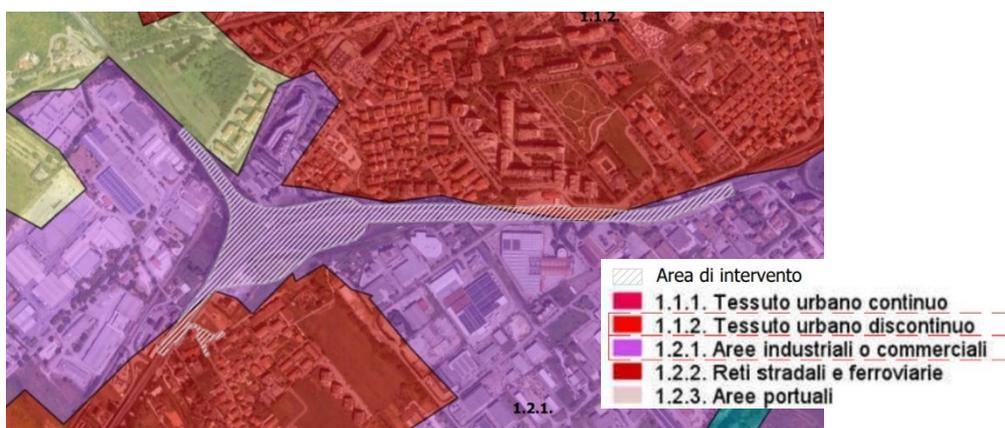


Fig. 9 – Uso del suolo (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

- le attività di cantiere produrranno polveri che saranno mitigate con opportuni accorgimenti previsti nel progetto e che si limiteranno alla fase di realizzazione dei lavori;
- i volumi di traffico non varieranno rispetto alla situazione ante operam per cui non si prevedono aggravamenti delle attuali condizioni di inquinamento atmosferico;
- per limitare l'aumento di pressione sonora che si avrà durante la fase di cantiere a causa delle lavorazioni previste e delle macchine operatrici adoperate, si utilizzeranno barriere fonoassorbenti lungo l'area di cantiere prospiciente il centro abitato e saranno previste barriere antirumore di tipo mobile qualora si dovessero determinare delle situazioni di particolare criticità dal punto di vista acustico in corrispondenza di ricettori prossimi alle aree di lavorazione.

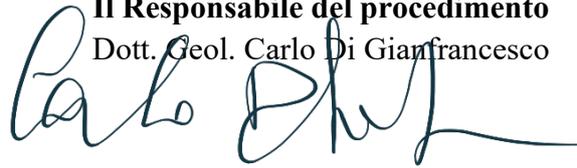
### **Considerazioni e conclusioni**

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerato che le finalità principali dell'intervento sono il potenziamento e l'adeguamento dell'attuale configurazione di svincolo a livelli sfalsati senza la realizzazione di nuove connessioni tra le infrastrutture, considerato che le aree di intervento interesseranno principalmente il sedime stradale esistente, ad esclusione degli interventi di allargamento della sede stradale tra il RA6 e la E45 che occuperanno in parte dei suoli agricoli, considerato che una parte della strada da ampliare in corrispondenza del RA6 ricade in ambito sottoposto a tutela ai sensi della lettera m, comma 1, art.142 D. Lgs. 42/04 e che sarà sottoposta alla "valutazione preventiva archeologica" presso l'Autorità competente, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che relativamente all'intervento proposto non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione dei lavori, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

**Il Responsabile del procedimento**

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carlo Di Gianfrancesco', written in a cursive style.