



Comune di Perugia

Gruppi di Maggioranza

*Al Sindaco
Alle III CC P
Al Presidente del Consiglio
Al Segretario Generale*

COMUNE DI PERUGIA - AMC.PG.A01
Prot. 2022/0099293 del 27/04/2022 ore 13:02
Mitt: CONSIGLIERE COMUNALE CAGNOLI GIACOMO
Ass: Sindaco
Class: 01.04.04



Alla cortese attenzione

Presidente del Consiglio
Comunale Nilo Arcudi

Sindaco Andrea Romizi

LORO SEDI

Perugia, 15/04/2022

ORDINE DEL GIORNO URGENTE

Oggetto: NODO DI PERUGIA OPERA STRATEGICHE DI INTERESSE NAZIONALE - INTERVENTI SULLE RAMPE DELLO SVINCOLO DI PONTE SAN GIOVANNI VERSO RACCORDO RA06 PERUGIA-BETTOLLE E IN DIREZIONE OPPOSTA VERSO FOLIGNO

PREMESSO CHE

Il tratto della E45 ricompreso tra lo svincolo di Collestrada - intersezione con la SR 75 "Centrale Umbra" e lo svincolo di Ponte San Giovanni - intersezione con il raccordo autostradale RA06 Perugia Bettolle, rappresenta ormai da 20 anni una criticità lungo la rete primaria nazionale, vista la congestione ricorrente dovuta alla incapacità dell'infrastruttura di sopportare i flussi che vi insistono, che sono la sommatoria di quelli di medio lungo raggio nord-sud della E45, di quelli est-ovest che insistono sugli itinerari Ancona - Perugia - A1 e Adriatica - Macerata - Foligno - Perugia - A1, oltre ai flussi locali e regionali diretti per lo più al capoluogo ed ai suoi principali poli attrattori (ospedale, università, zona industriale, ecc.)

Nel periodo 2002 - 2005 le forze politiche umbre convergevano sull'idea del "Nodo di Perugia", che costituisse una variante a sud dell'itinerario Collestrada - Ponte San Giovanni - Perugia svincolo di Corciano, passando per Madonna del Piano (intersezione con la E45 verso Terni - Roma) ed Ospedale Silvestrini. Nonostante l'omogeneità della visione politica l'opera, in quel tempo, non ha ricevuto i necessari finanziamenti, anche per la sua onerosità (1,2 Mld €).

Recentemente (2020) si sono riaperte le discussioni, vista la proposta della Regione Umbria e di Anas di riavviare la progettazione del primo stralcio del nodo: tratta Collestrada-Madonna del Piano. Anas ha quindi avviato le procedure per la redazione del progetto definitivo, ricomprendente anche una valutazione delle mutate condizioni al contorno dell'opera, intervenute tra il 2005 ed oggi.

Durante questa fase progettuale, si sono succeduti una serie di interventi politici dei vari Enti: in particolare il Comune di Perugia ha prodotto due Ordini del giorno, uno della minoranza incentrato sull'impatto ambientale tendente alla ricerca di soluzioni alternative meno impattanti e alla partecipazione pubblica del progetto, l'altro, della maggioranza, volto all'istituzione di un tavolo



tecnico tra Regione, Anas, Enti locali coinvolti per individuare soluzioni collaterali o alternative alla variante secca che tenessero conto di:

- tutela ambientale
- interventi migliorativi sugli svincoli di Collestrada e PSG
- miglioramento della viabilità secondaria
- confronto e partecipazione della cittadinanza

I continui riferimenti alla tutela ambientale come principio ispiratore del progetto sono essenzialmente legati alla presenza, lungo l'itinerario dell'infrastruttura in progetto, di una zona SIC/ZSC riferita alla presenza di "boschi a farnetto", tutelati dalla Commissione Europea.

CONSIDERATO CHE

Una più puntuale ricostruzione dell'iter progettuale avvenuto finora evidenzia tuttavia che:

- l'opera, fin dalla progettazione preliminare, è stata oggetto di un'approfondita partecipazione, sia degli Enti che delle associazioni e dei cittadini;
- i temi oggi sollevati non sono nuovi, ma erano già stati oggetto di segnalazioni e richieste di tutela fin dal progetto preliminare;
- l'opera prevede l'attraversamenti di tutta la zona di habitat del bosco a farnetto in galleria naturale;
- lo stesso Ministero dell'Ambiente (oggi MITE) aveva, all'epoca, esaminato le osservazioni in materia di tutela ambientale, confermando la procedibilità del progetto ed esprimendo parere favorevole condizionato a specifiche prescrizioni;
- gli approfondimenti progettuali di Anas, che saranno quindi soggetti a verifica di ottemperanza alle prescrizioni sul progetto preliminare, nonché procedura di VINCA per la risoluzione dell'attraversamento della zona vincolata, hanno tra l'altro ridotto la sezione stradale e maggiorato la profondità della galleria necessaria, eliminando totalmente l'emergenza in superficie prevista nel preliminare, migliorando decisamente l'impatto ambientale dell'opera.

Sostanzialmente, le alternative progettuali emerse nella discussione possono essere riassunte in:

- a) varianti esterne più o meno lunghe, sulle quali, già in sede di preliminare, il Ministero dell'Ambiente si era espresso negativamente, specificando che le stesse avrebbero insistito su terreni di pregio ambientale simile, con impatti maggiori, dovuti alla maggior lunghezza del tracciato;
- b) allargamento in sede del tratto Collestrada - Ponte San Giovanni, di evidentissima difficoltà tecnica, sia dal punto di vista della saturazione dell'area, dovuta alla presenza di un'area industriale fortemente antropizzata, sia dal punto di vista della realizzazione dei lavori, che avrebbero pesantissime ricadute sulla viabilità in un tratto già fortemente congestionato senza la presenza dei cantieri.

È evidente che allargare la E45 ha l'effetto di incrementare l'attrattività anche di flussi che oggi, invece, scelgono itinerari alternativi, peggiorando ulteriormente la qualità dell'aria e la pressione acustica sull'abitato di Ponte San Giovanni, mentre la soluzione in variante garantisce separazione dei flussi nazionali e quelli locali e diminuzione di inquinamento e rumore a Ponte San Giovanni, quantificata dalla stessa Anas nel 25% medio dei veicoli totali e del 50% del traffico pesante.



La discussione ha confermato invece la necessità di interventi sullo svincolo di PSG in quanto, mentre lo svincolo di Collestrada viene automaticamente potenziato con l'intervento in variante, su quello di Ponte San Giovanni il progetto non prevede interventi, non individuando quindi soluzioni per la inadeguatezza della capacità delle rampe verso e da il RA06 Perugia-Bettolle, itinerario principale di tutti i flussi locali e regionali nella direttrice est-ovest. Tale intervento è anche considerato prioritario dal PUMS di Perugia, approvato nel 2019 dal Consiglio Comunale.

Da informazioni riferite dall'Assessore regionale alle infrastrutture, si è appreso che la Regione ha già chiesto ad Anas di progettare il raddoppio della rampa dello svincolo di Ponte San Giovanni, quale operazione da affiancare alla realizzazione della variante, proprio per garantire adeguati interventi, non solo sui traffici nazionali o medio-lungo raggio, con la costruzione della variante stessa, ma anche ai flussi locali e regionali, eliminando l'attuale collo di bottiglia costituito dalle rampe ad una sola corsia, sia verso Perugia che da Perugia verso Collestrada - Foligno. Tale intervento, di dimensione economica più contenuta (circa 20 M€) è già finanziabile con le somme a disposizione di Anas per la manutenzione della E45 e potrebbe avere un orizzonte di realizzabilità di circa 3 anni.

È necessario quindi garantire che i due interventi procedano appaiati nella fase programmatica, per vederli poi realizzati progressivamente, visti i tempi più lunghi della fase dei lavori della variante, dal costo complessivo di circa 250 M€.

È evidente pertanto che la soluzione costituita dalla variante e dall'intervento allo svincolo di Ponte San Giovanni costituisce pertanto la migliore delle ipotesi possibili, tra l'altro con tempi di realizzazione mediamente brevi, contro ipotesi di sconvolgimento dei progetti attuali che invece spostano indefinitamente nel tempo le soluzioni alternative.

Tra l'altro, recenti comunicazioni di Anas hanno mostrato un approccio possibilista sulla continuazione dell'intervento in variante oltre Madonna del Piano, con valutazioni positive rispetto alla realizzazione, anche per stralci funzionali a due corsie, del restante tratto dell'originario "Nodo di Perugia" da Madonna del Piano fino a Corciano, passando per l'ospedale regionale Santa Maria della Misericordia, che avrebbe evidenti riflessi positivi anche sui flussi nel tratto finale urbano del raccordo Perugia - Bettolle.

Si profila pertanto una concatenazione di interventi infrastrutturali di grande positività per il Comune di Perugia e l'Umbria intera costituita da:

- raddoppio della rampa dello svincolo di Ponte San Giovanni, auspicabilmente in questi tempi: approvazione del progetto nel 2022 ed avvio dei lavori nel 2023 per averne la conclusione tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025;
- variante a 4 corsie tra Collestrada e Madonna del Piano, auspicabilmente in questi tempi: approvazione progetto definitivo nel 2022, ed avvio dell'appalto integrato per avere la conclusione dei lavori entro il 2026;
- prosecuzione a due corsie tra Madonna del Piano e Silvestrini, per poi raggiungere definitivamente lo svincolo di Corciano, completando una prima versione del nodo pensato



Comune di Perugia

Gruppi di Maggioranza

e programmato da tutte le forze politiche vent'anni fa, seppur geometricamente ridotto. Per questo intervento i tempi non sono ancora prevedibili.

Tutto ciò premesso,
SI IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

A considerare che:

- a) Sia la variante alla E45 Collestrada-Madonna del Piano (il c.d. "nodino"), sia gli interventi sulle rampe dello svincolo di Ponte San Giovanni verso il raccordo RA06 Perugia-Bettolle e in direzione opposta verso Foligno opere strategiche per il Comune di Perugia e l'intera regione Umbria ed immediatamente realizzabili.
- b) I due interventi uniti e non separabili, una volta realizzati, darebbero il contributo decisivo a risolvere sia le criticità sui flussi nazionali di medio lungo raggio, sia quelli locali e regionali, che si muovono verso il capoluogo.
- c) La separazione dei due flussi rappresenterebbe un grande miglioramento sia per gli aspetti di inquinamento atmosferico e acustico per l'abitato di Ponte San Giovanni (che vedrebbe ridotti considerevolmente i flussi sull'arteria), sia per la sicurezza della circolazione, in quanto è noto che la commistione di flussi locali e di lungo raggio, visti i differenti approcci alla guida, determina una maggiore incidentalità diffusa.
- d) L'iter autorizzativo previsto in ogni caso per le opere garantisce una puntuale attenzione ai temi ambientali sollevati finora dalle varie associazioni, visto anche che la procedura di VINCA sarà tenuta direttamente dal Ministero dell'Ambiente, oggi Ministero della Transizione Ecologica.

E pertanto a:

1. Attivarsi affinché, nelle conferenze di servizi che si terranno per l'approvazione di entrambi i progetti, il Comune di Perugia si faccia parte diligente per accelerare l'iter progettuale affinché tutti i temi sollevati vengano adeguatamente trattati e risolti.
2. Richiedere ad ANAS impegni per una valutazione ed eventualmente rapida progettazione di un secondo stralcio del Nodo di Perugia (tratta Madonna del Piano - Ospedale Santa Maria della Misericordia), nell'ambito del più generale intervento fino allo svincolo di Corciano, anche mediante realizzazione per stralci funzionali a due corsie tipo C2.
3. Richiedere ad ANAS di aggiornare costantemente l'Amministrazione Comunale di Perugia sull'iter progettuale e realizzativo individuato, anche sulla base dell'analisi tecnica e delle valutazioni delle richieste del territorio.

Gruppo Forza Italia
Giacomo D'Agostini

Gruppo Fratelli d'Italia
Michele Nannarone

Gruppo Perugia Civica
Massimo Pici

Gruppo Progetto Perugia
Francesco Vignaroli

Gruppo Lega
Lorenzo Mattioni

Gruppo Tesori Presidente
Francesca Renda