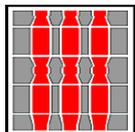




*Ministero  
dell'Economia  
e delle Finanze*



*Regione  
Umbria*



*Anas S.p.A.*



*Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti*

## **INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA**

**TRA**

**IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA**

**E LA REGIONE UMBRIA**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO**

**VIABILITA'**

**ALLEGATO 1**

**Roma, 10 giugno 2004**



## INDICE

1.	Caratteristiche generali della rete stradale in Umbria .....	2
2.	Le criticità della rete stradale in Umbria .....	3
3.	Le infrastrutture stradali negli strumenti regionali di pianificazione territoriale e di settore	4
3.1.	Il Piano Urbanistico Territoriale (PUT) .....	4
3.2.	Il Patto per lo sviluppo dell'Umbria.....	4
3.3.	Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) .....	4
3.4.	Il Progetto regionale integrato per lo sviluppo delle aree maggiormente colpite dal terremoto (PIAT).....	5
4.	La programmazione statale nel settore delle infrastrutture .....	6
4.1.	Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT).....	6
4.2.	La legge 21.12.2001, n° 443 (legge obiettivo) .....	7
5.	Il nuovo Accordo di Programma Quadro (AdPQ) per la Viabilità in Umbria .....	7
5.1.	Descrizione degli interventi compresi nell'accordo .....	11
5.1.1.	E 45 direttrice Orte-Ravenna (schede interventi n° 10, n° 05 e n° 06) .....	11
5.1.2.	SS 3 Flaminia (schede interventi n° 01, n° 02, n° 03 e n° 15).....	13
5.1.3.	Direttrice trasversale Civitavecchia – Orte – Terni – Rieti (schede interventi n° 09 e n° 12).....	13
5.1.4.	Itinerario Perugia-Ancona (schede interventi n° 07 e n° 11).....	14
5.1.5.	SS 75 Centrale Umbra (schede interventi n° 04 e n° 08).....	15
5.1.6.	SS 219 Pian d'Assino (scheda intervento n° 14).....	15
5.1.7.	Strada delle Tre Valli ( <b>scheda intervento n° 13</b> ) .....	15
5.1.8.	Altri interventi sulla rete regionale principale.....	16
5.1.9.	Interventi sulla viabilità secondaria: l'accessibilità ai centri urbani e ai servizi di rango elevato. (schede interventi da n° 16 a n° 24).....	16
5.2.	Descrizione degli interventi compresi nell'accordo e facenti parte del Piano Integrato di sviluppo per le aree maggiormente colpite dal terremoto.....	18
6.	Interventi previsti dalla legge obiettivo .....	20
6.1.	Terni-Rieti .....	20
6.2.	Riassetto del nodo stradale di Perugia: la variante urbana della E45 e del raccordo A/1 ..	20
6.3.	Strada delle Tre Valli- tratto Spoleto-Acquasparta.....	21
6.4.	SS 77 Valdichienti.....	22
6.5.	Perugia-Ancona .....	22
6.6.	Trasversale Fano-Grosseto E78.....	22



## 1. CARATTERISTICHE GENERALI DELLA RETE STRADALE IN UMBRIA

La rete viaria che insiste sul territorio regionale è costituita, in termini di patrimonio infrastrutturale, da circa 6.500 Km di strade così suddivise:

- 64 Km di autostrade;
- 336 Km di strade statali;
- 1100 Km. di strade ex statali, trasferite alla Regione (strade regionali);
- 2768 Km di strade provinciali;
- 2261 Km di strade comunali extraurbane (dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Dal punto di vista degli standard funzionali si riconoscono sostanzialmente due livelli di viabilità:

- la **rete stradale principale**, costituita dalla viabilità di interesse nazionale e dalla viabilità di interesse regionale - il cui elemento portante è rappresentato dall'itinerario E45 - che assolve funzioni di collegamento sulle relazioni nazionali e regionali di media percorrenza
- la **rete stradale secondaria** costituita dall'insieme della viabilità di interesse provinciale e bacinale, cui è affidata prevalentemente la funzione di distribuzione capillare sul territorio

L'elemento di forza dell'offerta infrastrutturale è, attualmente, la rete nazionale, costituita dai seguenti assi:

- Autostrada A1
- Raccordo autostradale Perugia - Bettolle
- Raccordo autostradale Terni - Orte (SS 675)
- Itinerario E45 (SS3 bis)
- SS 73bis di Bocca Tra baria (itinerario Fano-Grosseto E 78)
- SS 75 Centrale Umbra
- SS 76 della Val d'Esino (itinerario Perugia-Ancona)
- SS 77 della Val di Chienti
- SS 79 Ternana (itinerario Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti)
- SS 318 di Valfabbrica (itinerario Perugia-Ancona)
- SS. 219 Pian d'Assino (tratto Branca – Fossato di Vico, su itinerario Perugia-Ancona)
- SS 3 Flaminia
- SS 71 Umbro Casentinese
- La viabilità di interesse regionale che assolve alla funzione di collegamento tra i principali poli regionali è costituita dalle seguenti infrastrutture:
- SS 3ter di Narni e Sangemini
- SS 74 Maremmana
- SS 75bis del Trasimeno
- SS 79 Ternana
- SS 79bis Orvietana
- SS 147 di Assisi
- SS 147dir di Assisi
- SS 204 Ortana
- SS 205 Amerina
- SS 209 Valnerina
- SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino



- SS 220 Pievaiola
- SS 221 di Monterchi
- SS 257 Apechiese
- SS 298 Eugubina
- SS 313 di Passo Corese
- SS 316 dei Monti Martani
- SS 317 Marscianese
- SS 319 Sellanese
- SS 320 di Cascia
- SS 320dir di Cascia
- SS 360 Arcevese
- SS 361 Septempedana
- SS 395 del Passo del Cerro
- SS 396 di Norcia
- SS 397 di Montemolino
- SS 416 del Niccone
- SS 418 Spoletina
- SS 444 del Subasio
- SS 448 di Baschi
- SS 452 della Contessa
- SS 454 di Pozzuolo
- SS 471 di Leonessa
- SS 599 del Trasimeno inferiore

Il confronto fra l'estensione complessiva della rete, la superficie territoriale, la popolazione regionale, fornisce i seguenti indicatori:

76 Km per 100 Km<sup>2</sup> di superficie; valore inferiore del 25% a quello medio nazionale.

78 Km per 10.000 abitanti; valore in linea con la media nazionale.

Ma occorre evidenziare che, in generale, se si escludono le autostrade e le cosiddette superstrade (assi extraurbani con piattaforma a carreggiate separate), nonostante alcuni importanti interventi di riqualificazione effettuati negli ultimi anni, il resto del reticolo viario presenta una struttura vincolata dal rispetto dell'orografia del territorio e caratteristiche fisico-funzionali di standard modesto.

## **2. LE CRITICITÀ DELLA RETE STRADALE IN UMBRIA**

Le criticità individuate dagli strumenti di pianificazione territoriale e di settore si sintetizzano nella bassa accessibilità del territorio umbro e nelle carenze del sistema infrastrutturale.

In linea generale, il territorio regionale ha una posizione di margine rispetto agli assi infrastrutturali fondamentali della rete nazionale, derivante dall'eccentricità del baricentro economico-insediativo del territorio regionale, sia rispetto al corridoio adriatico, sia rispetto al corridoio dorsale-centrale (Roma-Firenze-Bologna), che corrono entrambi all'esterno del territorio regionale.

Si può riflettere sul fatto che l'esclusione della Regione dell'Umbria dall'attraversamento diretto della rete di trasporto di livello superiore possa forse aver preservato l'ambiente regionale da trasformazioni che ne avrebbero potuto modificare il paesaggio e la percezione della sua immagine.



Certo è che comporta, oggi, penalità in termini di accessibilità agli insediamenti, soprattutto per quanto riguarda le relazioni di scambio con le aree settentrionali del Paese, con le fasce costiere adriatica e tirrenica e con l'area romana.

Tali penalità inevitabilmente si riflettono sulla competitività del sistema produttivo regionale e pertanto vanno adeguatamente compensate per evitare il potenziale rischio di marginalizzazione territoriale ed economica della regione.

Altre problematiche di accessibilità dal punto di vista stradale sono indotte anche dalle modeste condizioni funzionali e prestazionali della rete.

Il grado di connessione del territorio umbro con le principali direttrici nazionali appare di modesto standard funzionale e oggettivamente inadeguato alle potenzialità della domanda, soprattutto per le relazioni con il versante adriatico.

In generale, oltre ai problemi di connessione con il territorio esterno, la rete stradale umbra presenta anche criticità di rilievo dovute prevalentemente alla inadeguatezza degli standards di piattaforma e di sicurezza, ai modesti livelli di attrezzatura, nonché alla presenza di alcuni colli di bottiglia che costituiscono elementi di frizione alla fluidità dei collegamenti.

### **3. LE INFRASTRUTTURE STRADALI NEGLI STRUMENTI REGIONALI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DI SETTORE**

#### **3.1. Il Piano Urbanistico Territoriale (PUT)**

Gli obiettivi strategici di assetto del territorio e di uso dei suoli definiti dal Piano Urbanistico Territoriale, in estrema sintesi, mirano a migliorare i livelli di accessibilità, sia all'interno della regione, sia con riferimento al restante territorio nazionale, a condizione che sia garantito contemporaneamente di supportare lo sviluppo economico-territoriale salvaguardando l'attuale assetto policentrico del territorio e puntando sulla valorizzazione del suo patrimonio storico e ambientale in un quadro di generale sostenibilità, impiegando in modo ottimale le risorse di settore e contenendo la spesa energetica e gli effetti negativi producibili sull'ambiente entro limiti oggettivamente "sostenibili".

#### **3.2. Il Patto per lo sviluppo dell'Umbria**

Il "Patto per lo sviluppo dell'Umbria", sottoscritto il 27 giugno 2002 scorso da Regione, Autonomie Locali e funzionali e parti sociali, rappresenta il quadro programmatico entro il quale si muove l'attività della Regione per l'intera legislatura. Identifica sei azioni strategiche: la prima concerne il **Potenziamento dei fattori di sviluppo economico e di competitività**. Un ruolo importantissimo all'interno di questa azione strategica è svolto dalle politiche per le Infrastrutture e i trasporti.

Nel Patto si ribadisce la lettura del territorio umbro, caratterizzato dalla presenza di centri di medio livello e da un tessuto connettivo di piccoli centri immersi in un contesto di altissimo valore storico e ambientale, riconoscendo in questa organizzazione insediativa uno dei principali punti di forza del territorio regionale.

A tal fine nel Patto si riconosce la necessità di rafforzare il livello di qualità dei servizi pubblici di collegamento tra i centri, su ferro e su gomma e realizzare un organico processo di adeguamento e potenziamento delle reti, almeno per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie e stradali.

Fra gli obiettivi specifici dell'azione strategica "Potenziamento dei fattori di sviluppo economico e di competitività" riferiti alla politica "Infrastrutture e trasporti" sono quindi posti ancora in risalto:

il miglioramento delle direttrici trasversali e dei collegamenti stradali con i principali assi nazionali  
la riduzione dei tempi di percorrenza dei percorsi stradali e ferroviari a valenza regionale

#### **3.3. Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT)**

Il tema del miglioramento della rete di connessione con i corridoi nord-sud, al fine di migliorare l'accessibilità generalizzata del territorio umbro con il resto d'Italia e con le nazioni contermini ritorna anche nel Piano Regionale dei Trasporti, in corso di approvazione.



In sintesi, l'analisi della struttura funzionale attuale della rete conduce all'individuazione dei seguenti punti deboli della viabilità principale:

- modesti livelli di funzionamento del sistema tangenziale di Perugia (E45 – raccordo autostradale Perugia Bettolle – SS 75) sottoposto nelle ore di punta a una pressione estremamente gravosa e crescente da parte di un flusso di traffico eterogeneo, costituito da traffico urbano, da flussi di penetrazione-uscita dalla città e da traffico di attraversamento;
- presenza consistente, sulla E45, di traffico merci (veicoli pesanti) con relative conseguenze sulla sicurezza e sulla qualità del deflusso veicolare;
- modesto standard dei collegamenti al corridoio adriatico;
- mancanza di itinerari trasversali di standard adeguato per il collegamento fra la S.S. Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1.

Il Piano evidenzia quindi la necessità di:

- adeguare significativamente tutto l'asse della E45 in ragione degli elevati volumi di traffico che la percorrono, per la tipologia degli stessi, e per la sovrapposizione di questi con quelli degli spostamenti urbani;
- adeguare la capacità di deflusso del nodo di Perugia (E45 e Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle) attraverso la realizzazione di una **variante della E45 e del raccordo autostradale** nel territorio dei comuni di **Perugia, Corciano e Torgiano**, (e anche implementando nuove funzioni di interscambio con i servizi ferroviari urbani/suburbani di collegamento con l'area centrale)
- elevare i modesti standards delle attuali strade trasversali, che penalizzano soprattutto l'accessibilità ai territori regionali esterni non direttamente serviti dalla maglia infrastrutturale principale, nonché i collegamenti ai versanti costieri adriatico e tirrenico. Su tale porzione di rete, le misure da intraprendere devono essere mirate al **potenziamento** di alcuni assi stradali strategici (**E78 Grosseto-Fano, S.S. 77 Val di Chienti, Perugia-Valfabbrica-Fabriano-Ancona, Terni-Rieti**), alla riqualificazione degli standard di piattaforma e al recupero di manutenzione pregressa, nonché al miglioramento delle intersezioni, in modo da elevare i livelli di sicurezza;
- completare il **potenziamento** della **diretrice Flaminia** da Foligno verso sud, anche prevedendo lo sbocco su Acquasparta con un **nuovo collegamento** tra la stessa **Flaminia** e la **E45**, sull'**itinerario "Tre Valli"**, peraltro già programmato dalla Legge "Obiettivo";
- migliorare l'accessibilità ai centri urbani, ai servizi essenziali e in primo luogo gli ospedali.

### **3.4. Il Progetto regionale integrato per lo sviluppo delle aree maggiormente colpite dal terremoto (PIAT)**

Il sisma del 26 settembre 1997 ha colpito gran parte del settore orientale e sud orientale della regione.

Il Progetto integrato per lo sviluppo delle aree maggiormente colpite dal terremoto (PIAT) prevede al suo interno uno specifico progetto che riguarda interventi sulle reti per la mobilità

Lo scopo del progetto integrato è quello di andare oltre la semplice fase della ricostruzione dei beni danneggiati o distrutti dal sisma per contribuire alla individuazione e realizzazione di interventi in grado di assicurare uno sviluppo economico e sociale duraturo e sostenibile.

Il principale ambito di azione è stato identificato prevalentemente nell'avvio o nello sviluppo di attività economiche nei settori della domanda turistica qualificata, della valorizzazione dei beni culturali, della preservazione dell'ambiente, della valorizzazione delle produzioni agricole di pregio. Rispetto a questi obiettivi gli interventi infrastrutturali devono garantire il necessario supporto, tenendo conto della particolare conformazione del territorio, prevalentemente collinare e montano e interessato da insediamenti sparsi e attività di carattere "estensivo", orientando le risorse su



interventi - sostenibili sotto il profilo ambientale e in grado di garantire condizioni accettabili per la mobilità di persone e merci - tesi a migliorare

- a) i rapporti fra le zone di fondovalle e quelle collinari e montane (collegamento fra le reti principali di fondovalle e le reti secondarie collinari e montane)
- b) i rapporti interni fra le varie parti delle zone collinari e montane (reti secondarie).

In queste aree, a livello di infrastrutture, sono inoltre fortemente presenti le problematiche generali già esposte al precedente punto 2 (connessione con il territorio esterno, inadeguatezza degli standards di piattaforma e di sicurezza, modesti livelli di attrezzatura)

## **4. LA PROGRAMMAZIONE STATALE NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE**

### **4.1. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)**

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), approvato con delibera CIPE del 1°.02.2001 e DPR 14 marzo 2001 individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Il sistema è costituito dalle infrastrutture di rilevanza nazionale, e, per la parte stradale, è formato da tutta la rete stradale e autostradale statale, all'interno della quale è comunque evidenziata una rete stradale di primo livello, o rete portante.

Tale rete in Umbria presenta soltanto:

- un tratto della A1, che interessa, come già detto, del tutto marginalmente il territorio regionale;
- il raccordo autostradale Perugia - A1 (Bettole);
- il raccordo autostradale Terni-A1 (Orte), individuato col n° SS 675;
- la Orte-Cesena (E 45-SS 3 bis), con i limiti di funzionalità cui si è già fatto cenno;
- la SGC E 78 Fano-Grosseto, che viene inserito solo in prospettiva futura, in quanto il tratto umbro non è ancora stato realizzato.

E' evidente che si tratta di ben poca cosa, tenuto conto proprio dei livelli di funzionalità.

Il PGT riporta anche esplicite e specifiche proposte di intervento che denotano un'identità di vedute con la lettura della situazione umbra effettuata negli strumenti di programmazione regionale, costituite:

dal potenziamento del corridoio Roma-Orte-Cesena-Ravenna-Venezia

dal rafforzamento delle maglie trasversali appenniniche (Lazio-Umbria-Marche e Toscana-Umbria-Marche)

Peraltro trovano conferma anche nella situazione umbra le principali criticità individuate dal PGT nella rete stradale:

- congestione
- bassi livelli di qualità
- bassi livelli di accessibilità dei servizi

così come alcune previsioni di intervento costituite da:

- realizzazione di interventi prioritari sulle criticità funzionali (livelli di saturazione) e di sicurezza (livelli di pericolosità) della rete
- realizzazione di bypass di alleggerimento dei nodi e decongestionamento delle conurbazioni territoriali
- creazione di itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee

Si può concludere che quanto detto per gli strumenti della programmazione regionale trova piena coerenza anche con le analisi e le proposte effettuate nell'ambito del PGT.



#### **4.2. La legge 21.12.2001, n° 443 (legge obiettivo)**

La legge **21 dicembre 2001, n° 443**, intende promuovere la realizzazione di infrastrutture considerate strategiche e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del paese e snellire le relative procedure di approvazione.

La contestuale **Deliberazione CIPE n° 121 del 21 dicembre 2001**, che ne costituisce il primo programma di attuazione, prevede fra gli interventi di interesse strategico nazionale diverse arterie che interessano il territorio umbro:

- l'asse viario Fano-Grosseto (SGC E 78);
- l'asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna, che comprende:
  - l'itinerario Perugia – Ancona;
  - la SS 77 Val di Chienti;
  - il Nodo di Perugia;
  - la Strada delle Tre Valli (nel tratto Spoleto – Acquasparta);
  - la Terni - Rieti,

come evidenziato nell'allegato 1 della stessa delibera (Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninica, sistemi stradali e autostradali) e nell'allegato 2 (interventi articolati per Regione e per macrotipologie) .

L'Intesa Generale Quadro fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Umbria, avente validità pluriennale e contenente l'individuazione delle infrastrutture strategiche ricadenti in territorio umbro, prevista dalla legge 1° agosto 2002, n° 166 e dal D. Lgs. 20 agosto 2002, n°190 al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere, è stata sottoscritta il 24 ottobre 2002.

Gli interventi sopra elencati sono oggetto di progettazione attualmente in corso, o sono in procinto di essere esaminati dal CIPE.

Soltanto dopo l'approvazione da parte del CIPE si potrà avere la certezza del finanziamento statale e l'inserimento effettivo nella programmazione, e nell'accordo di programma quadro

Più avanti verranno meglio descritti i singoli interventi previsti.

Fin da ora si può evidenziare una piena coerenza degli interventi inseriti nella legge con le previsioni con gli obiettivi evidenziati negli strumenti della programmazione regionale e statale

#### **5. IL NUOVO ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO (ADPQ) PER LA VIABILITÀ IN UMBRIA**

Un primo accordo inerente la viabilità in Umbria è già stato sottoscritto contestualmente all'Intesa Istituzionale di Programma, in data 03.03.1999, anteriormente quindi sia al trasferimento dallo Stato alle Regioni di gran parte della viabilità gestita dall'ANAS, sia alla definizione degli strumenti di pianificazione e programmazione sopra richiamati (PGT, PUT, PRT), sia alla legge obiettivo e, soprattutto, era privo di risorse certe.

Si è convenuto quindi sulla necessità di procedere ad una rimodulazione dell'accordo, che tenga conto di quanto accaduto negli oltre quattro anni da allora intercorsi.

Di fatto, non occorre stravolgere affatto la programmazione finora sviluppata, in quanto, per la rete stradale ricadente in territorio umbro, la gran parte, se non la totalità degli interventi da inserire nell'accordo, risulta già definita e riguarda:

- interventi con lavori in corso di appalto o già avviati;
- interventi già progettati e finanziati;
- interventi previsti nei piani triennali ANAS 1998-2000 e 2002-2004 o nello stesso accordo di programma del 1999 tra Regione, Ministero dei Lavori Pubblici ed ANAS;
- interventi previsti nella Delibera CIPE del 21.12.2001 in attuazione della Legge 443/2001;
- interventi previsti da provvedimenti CIPE nell'ambito di leggi per la ricostruzione successive al sisma del 1997.



A ciò si aggiunge il fatto che sovente si tratta di:

- opere di completamento di interventi già realizzati o in costruzione, in quanto appartenenti a lotti funzionali diversi;
- opere che rispondono a esigenze di omogeneizzazione degli standard lungo una stessa direttrice;
- opere che risultano funzionali alle connessioni interne alla rete.

Tali interventi sono elencati nella **tabella 1**, che ne specifica i piani di riferimento e la presenza nella precedente versione dell'accordo di programma, sotto forma di progettazione o di lavori.



**Tabella 1 – Interventi compresi nell'accordo di programma rimodulato**

N° Scheda (all.to 2)	Intervento	Piano di riferimento	Importo compless.
01	S.S. 3: tronco Foligno – Osteria del Gatto, tratto dal Km 177+500 allo svincolo di Osteria del Gatto, lotto 4b. Secondo stralcio: km. 177+500 (Parrano)- Km 180+280 (Gaifana-Colle di Nocera).	<i>Piano Triennale ANAS 1998-2000</i>	19.141.985,42
02	S.S. 3: lavori del tronco Foligno – Osteria del Gatto, tratto tra il Km 177+500 svincolo di Osteria del Gatto e raccordo S.S. 76, lotto 5° dallo svincolo di Gaifana allo svincolo di Gualdo Tadino.	<i>Piano Triennale ANAS 1998-2000</i>	28.887.584,17
03	S.S. 3: lavori del tronco Foligno – Osteria del Gatto, tratto tra il Km 177+500 svincolo di Osteria del Gatto e raccordo S.S. 76, lotto 6° dallo svincolo di Gualdo Tadino allo svincolo di Osteria del Gatto.	<i>Piano Triennale ANAS 1998-2000</i>	17.802.923,07
04	S.S. 75: adeguamento al tipo III CNR dal Km 0+000 al Km 0+630 e dal Km 1+875 al Km 4+025.	<i>Piano Triennale ANAS 1998-2000</i>	7.413.957,75
05	Raccordo Autostradale Terni – Rieti: svincolo con la S.S. 3 bis SGC E45 – 1° lotto.	<i>Piano Triennale ANAS 1998-2000</i>	14.001.256,83
06	Raccordo Autostradale Civitavecchia – Rieti. Tronco IV Terni-Rieti. Tratto Terni-Moggio lotto 3° dalla strada comunale S. Lorenzo alla ex S.S. 3 Flaminia	<i>Piano Triennale ANAS 1998-2000</i>	17.395.255,08
07	S.S. 318 (ex S.S. 219): lavori di realizzazione del tratto Branca – Fossato di Vico.	<i>Piano Triennale ANAS 2002-2004</i>	39.802.230,10
08	S.S. 75: lavori di adeguamento delle rampe dello svincolo di Assisi e connessione con la viabilità locale.	<i>Piano Triennale ANAS 2002-2004</i>	8.583.957,00
09	S.S. 675: adeguamento funzionale del viadotto “Fiacchignano”.	<i>Piano Triennale ANAS 2002-2004</i>	5.041.805,52
10	S.S. 3 bis – SGC E45: adeguamento della piattaforma stradale del viadotto “Cesi” al terzo tipo delle norme CNR.	<i>Piano Triennale ANAS 2002-2004</i>	3.711.000,00
11	S.S. 318: tratto Valfabbrica – Schifanoia lotto 5, 1° stralcio (raddoppio gallerie).	<i>Piano Triennale ANAS 2002-2004</i>	20.000.000,00
12	S.S. 675: lavori di adeguamento della piattaforma stradale alla categoria B per il tratto tra il Km 50+709 ed il Km 84+209 – lotto 1.	<i>Piano Triennale ANAS 2002-2004</i>	15.379.000,00
13	Strada delle Tre Valli: (Spoleto – Acquasparta) tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e S. Sabino (2 corsie). Comune di Spoleto.	<i>Legge obiettivo grandi interventi</i>	14.564.000,00
14	Variante ex SS 219 “Pian d’Assino”, tratto Gubbio - Mocaiana.	<i>Piano regionale 2001</i>	18.490.427,95
15	Ex SS 3 Flaminia: eliminazione degli incroci a raso mediante costruzione di due svincoli e l’adeguamento della viabilità esistente tra i km. 155+100 e 159+000 (da innesto su SS 75 a Foligno, fino a Pontecentesimo).	<i>Piano regionale 2001</i>	12.911.422,47
16	Perugia: nuova viabilità di PRG tra Via Dottori e Via S. Andrea delle Fratte, con accesso alla nuova Facoltà di medicina.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	5.616.378,78
17	Orvieto: strada di collegamento tra la SS 205 e la SS 71 denominata complanare – I stralcio funzionale - accesso Ospedale.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	12.911.422,47
18	Realizzazione del raccordo stradale tra la SS 147 Assisana, svincolo di Ospedalicchio e l’aeroporto regionale di S. Egidio.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	3.662.931,07
19	Spoleto: Strada Flaminia – svincolo sud ,1° stralcio accesso Ospedale.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	9.296.224,18
20	Spoleto: progetto per la realizzazione del sottopasso al km. 134+689 in sostituzione dei p.l. ai km. 134+259 e 135+434 e dello svincolo in località Madonna di Baiano.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	2.420.990,00
21	Nuovo collegamento stradale tra la S.C. di S. Giuseppe nel Comune di Spello e la rete viaria di Foligno-Zona Industriale Paciana – ex SS 316.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	2.582.284,49
22	Todi: viadotto Montorsolo.	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	1.962.626,21
23	Terni: collegamento viario S. Lorenzo - Alfonsine (ex 4° lotto Terni – Rieti)	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	8.430.594,88
24	Terni: collegamento viario Gabelletta – Marattana (ex 4° lotto Terni – Rieti)	<i>D.G.R. n.1349 del 2/10/2002</i>	2.415.000,00
25	Valtopina - eliminazione passaggio a livello e nuovo collegamento all’abitato di Valtopina	<i>L. 61/98</i>	3.985.571,08
26	Variante alla SR 418 Spoletina e variante di Acquasparta	<i>PIAT - L. 61/98</i>	3.500.000,00
27	SR 316 dei Monti Martani – variante di Massa Martana	<i>PIAT - L. 61/98</i>	6.000.000,00
28	Adeguamento e risanamento su tratti significativi della S.P.451 da Spoleto a Bastardo, compresa la variante di Bastardo;	<i>PIAT - L. 61/98</i>	8.550.000,00
29	Variante alla SR 147 Assisana e soppressione PL	<i>PIAT - L. 61/98</i>	4.500.000,00



N° Scheda (all.to 2)	Intervento	Piano di riferimento	Importo compless.
30	Bretella di collegamento dalla Perugia – Ancona all'aeroporto, compresa la variante al centro abitato di Petignano;	PIAT - L. 61/98	2.500.000,00
31	Bretella di collegamento tra lo svincolo di S. Maria degli Angeli e la strada provinciale per Cannara;	PIAT - L. 61/98	3.000.000,00
32	S.R. 320 – adeguamento tratto Serravalle-Cascia;	PIAT - L. 61/98	7.500.000,00
33	S.R. 320/dir - adeguamento tratto Cascia – Roccaporena	PIAT - L. 61/98	2.500.000,00
34	S.P. 477 di Castelluccio – Adeguamento tracciato ed allargamento sede stradale;	PIAT - L. 61/98	3.000.000,00
35	Collegamento Pomonte – Collemancio;	PIAT - L. 61/98	2.000.000,00
36	Bretella di collegamento tra la S.S. 3 Flaminia – S. Giovanni Profiamma – Belfiore – Vescia – Viale Ancona;	PIAT - L. 61/98	6.000.000,00
37	Ex ferrovia Spoleto-Norcia – interventi di messa in sicurezza atti a consentire il transito pedonale, ciclabile e a cavallo;	PIAT - L. 61/98	3.350.000,00
38	Realizzazione pista ciclabile da Spoleto ad Assisi lungo i torrenti Marroggia, Teverone, Timia e il Fiume Topino.	PIAT - L. 61/98	4.600.000,00
39	Messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria dal rischio alluvionale nell'area posta a valle della nuova Flaminia e il corso dell'Alveolo	PIAT - L. 61/98	7.000.000,00
40	Terni-Rieti (tratto Terni - confine regionale)	L.443/01 – Del CIPE 121/01	234.740.561,80

**Tabella 2 – Interventi inseriti ne primo programma di attuazione della legge obiettivo (del CIPE 121/2001) e inseribili nell'accordo di programma quadro a seguito dell'approvazione da parte del CIPE**

	Intervento	Stato progettazione	Stato avanzamento procedure	Soggetto proponente (Intesa Istitui. 24.10.2002)	Presente nel precedente accordo (lavori)	Presente nel precedente accordo (progettazione)
1	Nodo di Perugia	Preliminare + VIA	In attesa completamento istruttoria Ministeri Infrastrutture e Ambiente e invio a CIPE per approvazione	Regione Umbria		Si
2	Strada delle Tre Valli (tratto Spoleto – Acquasparta)	Preliminare + VIA	Idem c.s.	Regione Umbria		Si
3	itinerario Perugia – Ancona (tratto Pianello-Valfabbrica)	Definitiva + VIA ultimata.	In attesa approvazione CIPE	Quadrilatero Marche-Umbria SpA - ANAS	Si	Si
4	SS 77 Val di Chienti	Preliminare + VIA	In corso istruttoria Ministero Infrastrutture e Ministero Ambiente	Quadrilatero Marche-Umbria SpA - ANAS		Si
5	asse viario Fano-Grosseto (SGC E 78)	Preliminare + SLA avviato	In corso la progettazione	ANAS		Si



## 5.1. Descrizione degli interventi compresi nell'accordo

Di seguito si descrivono gli interventi inseriti nel nuovo accordo di programma quadro (AdPQ) per la viabilità, raccolti, ove possibile, in base all'itinerario o alla direttrice di appartenenza.

Si fornisce anche un cenno delle funzioni svolte in relazione al territorio umbro, richiamando inoltre il legame funzionale con altri interventi, contenuti nell'accordo o previsti dalla legge obiettivo.

Come si potrà constatare, alcuni interventi vengono richiamati più volte, in quanto connessi a più itinerari o in grado di supportare diverse funzioni, a testimonianza sia del loro alto valore aggiunto che della ricerca di un'azione globale il più possibile mirata ad ottenere effetti di rete e di sistema.

Nel successivo paragrafo 5.2 si raccoglie la descrizione degli interventi sulle infrastrutture previsti dal Progetto Integrato per le Aree Terremotate (PIAT), accomunati dalla legge di finanziamento, costituita dalla L. 61/98.

### 5.1.1. E 45 DIRETTRICE ORTE-RAVENNA (SCHEDE INTERVENTI N° 10, N° 05 E N° 06)

Il tracciato della E 45 attraversa integralmente il territorio regionale umbro con un'estesa di circa 134 Km in direzione Nord-Sud, seguendo l'itinerario della vecchia SS Tiberina 3 bis.

Ricalca l'itinerario previsto per il cosiddetto "Corridoio Trasversale Orientale", con innesto a nord, a Cesena, sulla A 14, asse stradale portante del Corridoio Pedepenninico Adriatico e a sud, sulla SS 675 fino ad Orte (anch'essa parte dell'itinerario E 45), dove si innesta nella A1, cioè nel Corridoio Dorsale Centrale.

Oltre Orte, l'itinerario E45 presenta, un'ulteriore possibilità di connessione, verso il corridoio Tirrenico, lungo la direttrice Viterbo – Civitavecchia.

La realizzazione della E 45 ha conosciuto tempi molto lunghi, se si pensa che i lavori sono iniziati nel 1964/65 per i tratti nelle zone di Terni, Acquasparta, Perugia e Deruta, e si sono conclusi negli anni 1980/82, con la realizzazione dei tratti di Città di Castello, fino al confine regionale a nord.

Questa direttrice ha una funzione insostituibile per l'Umbria, in quanto:

- supporta la funzione di collegamento interno, specialmente fra, e con, i due capoluoghi e fra molti centri di media grandezza;
- consente l'accessibilità dall'esterno al territorio regionale, specialmente per i flussi nord-sud;
- funge da collettore per tutti i collegamenti trasversali, che fanno capo ai corridoi nazionali esterni o ai margini della regione

Ma è indubbia la sua valenza come asse di gerarchia nazionale - certo non assimilabile ad un tracciato autostradale, per l'assenza di corsie di emergenza e di controllo degli accessi – ma senz'altro destinato anche ai traffici di lunga distanza, specialmente dopo il completamento dei tratti in territorio romagnolo, che permettono a questo itinerario di svolgere una funzione di supporto:

- per i traffici nord-sud, in alternativa al congestionato e pericoloso tratto di valico della A1 tra Firenze e Bologna, in attesa dei previsti lavori di realizzazione della c.d. Variante di Valico;
- per i traffici dal Sud e da Roma verso il nord est del paese e verso i paesi dell'Est Europa, notevolmente cresciuti dopo i fatti del 1989 e destinati a crescere ulteriormente con l'allargamento a Est dell'Unione Europea .

Tale situazione è ben nota al Governo nazionale e alle regioni limitrofe, tanto che si parla da tempo - e se ne prevede il finanziamento in attuazione della L. 443/2001 – anche di un proseguimento delle 4 corsie oltre Cesena e Ravenna verso Padova-Mestre, (itinerario E 45 – E 55) lungo l'attuale SS Romea, che innalzerebbe e renderebbe più omogeneo il livello di servizio della viabilità che fluisce da Roma verso il valico al confine di Tarvisio.

La E 45 si trova quindi ad assorbire contemporaneamente traffici locali, regionali, interregionali, nazionali ed internazionali, pressoché lungo tutta la sua estesa.



Tale promiscuità è causa di congestionamento del traffico e di conseguenze pesantissime sul piano degli impatti ambientali (inquinamento acustico e atmosferico), dei tempi di percorrenza (rallentamenti, perditempo), della sicurezza (incidentalità, con danni a cose e persone e perdite di vite umane), problematiche che si presentano in corrispondenza dei centri urbani, soprattutto in corrispondenza dell'attraversamento urbano di Perugia.

La situazione era ben presente anche al tempo della sottoscrizione del precedente AdPQ del 3.3.1999, ove si prevedeva di poter sviluppare il progetto di una soluzione alternativa (cosa che si è poi concretizzata nella predisposizione di un progetto preliminare nell'ambito della legge obiettivo, come si specifica di seguito nel paragrafo 6.1).

La piattaforma stradale della E 45 può essere considerata di ex tipo III delle Norme CNR, con due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico di tipo "new jersey", ma restano da adeguare dei tratti in cui non è presente la banchina.

La situazione attuale, ancor più in vista degli interventi di realizzazione della E 55, imporrebbe di intervenire su diversi aspetti, per permettere:

1. di rendere omogenee le caratteristiche tecniche e geometriche dei vari tratti realizzati in epoche diverse, adeguandole almeno a quelle costruite più recentemente;
2. di ampliare e adeguare le corsie di accelerazione e decelerazione in corrispondenza degli svincoli;
3. di realizzare adeguate aree e piazzole di sosta, ove non possibile l'intera corsia di emergenza;
4. di realizzare aree di sosta attrezzate per i mezzi commerciali pesanti e per quelli turistici.
5. di realizzare varianti o raddoppi nei tratti in cui si sommano flussi di diversi itinerari (è il caso di Ponte S. Giovanni, dove è previsto l'intervento del "nodo di Perugia", già avviato, per la parte stradale, con il progetto preliminare presentato a seguito della legge obiettivo, di cui si parla nel paragrafo 6.1)
6. di costruire viabilità complanari per evitare che traffici prettamente locali siano spinti a confluiscano nella E 45, creando pericolose promiscuità;
7. di svolgere un'attività costante di manutenzione su tutta l'infrastruttura, che oggi viene facilmente deteriorata per la grande quota di traffico pesante assorbita, e forse per carenze tecniche congenite all'originaria realizzazione della 4 corsie.

L'accordo di programma prevede un solo intervento diretto sulla E 45: **l'adeguamento della piattaforma stradale del viadotto "Cesi" al III° tipo norme CNR (scheda intervento n° 10)**, che è compreso nel Piano Triennale ANAS 2002-2004, dispone della progettazione definitiva e prevede un costo complessivo di 3.711.000,00 euro.

Inoltre, si può notare facilmente – e del resto l'uso in corso per i traffici di attraversamento lo conferma ampiamente - che le caratteristiche del tracciato attribuiscono alla E45 anche una funzione di itinerario complementare a quello autostradale della A1 (corridoio dorsale-centrale) con destinazione Roma ed il Sud Italia.

Per esplicitare in maniera più completa tale funzione, la E 45, in aggiunta alla connessione con l'autostrada all'altezza di Orte, dovrebbe poter trovare una sua continuità con la Flaminia storica, la quale, opportunamente adeguata, può costituire un itinerario alternativo in direzione di Roma.

Questa esigenza è supportata da altri interventi previsti nell'accordo e precisamente:

- **raccordo autostradale Terni-Rieti: svincolo con la SS 3bis SGC E45 – lotto 1 (scheda intervento n° 05)**, dell'importo di €. 14.001.256,83, che è compreso nel piano Triennale ANAS 1998-2000 e di cui risulta già avvenuto l'inizio dei lavori in data 04.09.2003.
- **raccordo autostradale Terni-Rieti: da strada comunale S. Lorenzo a SS 3 Flaminia - lotto 3 (scheda intervento n° 06)**, che è compreso nel Piano Triennale ANAS 1998-2000, dispone della progettazione esecutiva già approvata e prevede un costo complessivo di €. 17.395.255,08.



- Il completamento dei lotti 1° e 3° renderà possibile anche l'utilizzazione del 2° lotto, già realizzato.

#### 5.1.2. SS 3 FLAMINIA (SCHEDE INTERVENTI N° 01, N° 02, N° 03 E N° 15)

Un altro asse strategico è rappresentato dalla ex SS 3 Flaminia, asse collettore e distributore dei traffici trasversali provenienti dalle Marche, che potrà svolgere un ruolo di direttrice nazionale di collegamento trasversale tra l'Adriatico e il Tirreno, di grande supporto al sistema umbro e alla E 45, nel momento in cui si assicurerà un adeguato sbocco a nord di Osteria del Gatto (tramite il completamento dell'itinerario Perugia-Ancona) e a sud di Spoleto (tramite il completamento della Strada delle Tre Valli nel tratto Spoleto-Acquasparta).

A questo proposito il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Perugia parla di una "Nuova Flaminia", che - proprio avvalendosi della Perugia-Ancona, a Nord, e della E45 (SS 3 bis e SS 675) a sud - possa consentire un collegamento fluido ed efficiente fra i porti di Ancona e Civitavecchia.

Una volta realizzati i nuovi tratti, i rimanenti, appartenenti alla Flaminia storica, potranno invece assumere un più coerente ruolo di accessibilità con forte valenza turistica, sia a nord, nel Parco regionale del Monte Cucco, che a sud, nell'area suscettibile di valorizzazione fra Spoleto e Terni.

L'accordo di programma prevede:

- ✓ la realizzazione, con tracciato in variante e piattaforma del tipo IV delle norme CNR vigenti prima dell'attuale DM 5.11.2001, del tratto Nocera Umbra - Fossato di Vico, mediante i seguenti interventi, compresi anche nel precedente accordo di programma del 3.3.1999:
  - *scheda intervento n° 01* - S.S. 3: tronco Foligno - Osteria del Gatto, tratto dal Km 177+500 allo svincolo di Osteria del Gatto, lotto 4b. Secondo stralcio: km. 177+500 (Parrano)- Km 180+280 (Gaifana-Colle di Nocera), compreso nel Piano triennale ANAS 1998-2000, di importo pari a €. 19.141.985,42, con lavori in corso, consegnati il 26.02.2003. Al termine di questi lavori sarà possibile aprire al traffico anche il *lotto 4/B 1° stralcio*, in fase di ultimazione.
  - *scheda intervento n° 02* - S.S. 3: lavori del tronco Foligno - Osteria del Gatto, tratto tra il Km 177+500 svincolo di Osteria del Gatto e raccordo S.S. 76, lotto 5° dallo svincolo di Gaifana allo svincolo di Gualdo Tadino, compreso nel Piano triennale ANAS 1998-2000, di importo pari a €. 28.887.584,17, con lavori in corso, consegnati il 06.12.2002;
  - *scheda intervento n° 03* - S.S. 3: lavori del tronco Foligno - Osteria del Gatto, tratto tra il Km 177+500 svincolo di Osteria del Gatto e raccordo S.S. 76, lotto 6° dallo svincolo di Gualdo Tadino allo svincolo di Osteria del Gatto, compreso nel Piano triennale ANAS 1998-2000, di importo pari a €. 17.802.923,07, con lavori in corso, consegnati il 22.10.2002.
- ✓ l'adeguamento del tratto dall'innesto con la SS 75 fino a Pontecentesimo, mediante:
  - *scheda intervento n° 15* - ex *SS 3 Flaminia*: eliminazione degli incroci a raso mediante costruzione di due svincoli e l'adeguamento della viabilità esistente tra i km. 155+100 e 159+000, di importo pari a €. 12.911.422,47, con progettazione definitiva in corso.

Con questi interventi, tenuto conto che sono prossimi all'ultimazione i lavori per la variante fra Foligno e Spoleto, con piattaforma ex tipo III (4 corsie) norme CNR, potrà risultare completamente potenziato il tratto da Osteria del Gatto (innesto su Perugia-Ancona) a Eggi (innesto su Spoleto-Acquasparta), in coerenza con gli obiettivi della programmazione regionale.

#### 5.1.3. DIRETTRICE TRASVERSALE CIVITAVECCHIA - ORTE - TERNI - RIETI (SCHEDE INTERVENTI N° 09 E N° 12)

Il tratto umbro della Direttrice in esame contiene anche il Raccordo fra Terni e l'Autostrada A1, a Orte, mediante la SS 675, che costituisce una connessione primaria, ma non di tipo autostradale.

Anche da Perugia, per accedere all'autostrada in direzione Roma, si deve utilizzare lo stesso tracciato della SS. 675: pertanto il miglioramento della connessione di Terni al sistema



autostradale comporterà automaticamente anche il potenziamento delle connessioni di Perugia verso Roma.

L'accordo contiene diversi interventi su questa direttrice. Alcuni riguardano l'adeguamento dell'esistente:

- ✓ **Scheda intervento n° 09 - S.S. 675: adeguamento funzionale del viadotto "Fiacchignano"**, compreso nel Piano triennale ANAS 2002-2004, di importo pari a €. 5.041.805,52, con progettazione esecutiva approvata il 15.05.2003;
- ✓ **Scheda intervento n° 12 - S.S. 675: lavori di adeguamento della piattaforma stradale alla categoria B per il tratto tra il Km 50+709 ed il Km 84+209 – lotto 1**, compreso nel Piano Triennale ANAS 2002-2004, che dispone della progettazione preliminare e prevede un costo complessivo di €. 15.711.000,00.

Gli interventi che riguardano il proseguimento della E 45 verso la vecchia Flaminia a sud di Terni (**Scheda intervento n° 05** - Raccordo Autostradale Terni – Rieti: svincolo con la S.S. 3 bis SGC E45 – 1° lotto; **Scheda intervento n° 06** - Raccordo Autostradale Civitavecchia – Rieti. Tronco IV Terni-Rieti. Tratto Terni-Moggio lotto 3° dalla strada comunale S. Lorenzo alla ex S.S. 3 Flaminia) sono già stati richiamati e descritti nel paragrafo dedicato alla E 45.

Si connettono funzionalmente a questo intervento anche quelli di accessibilità al centro di Terni, che consentiranno di evitare o ridurre allo stretto necessario gli attraversamenti del centro abitato della città per traffici che devono dirigersi verso le periferie e le importanti zone industriali a ovest della città, contenuti nella **Scheda intervento n° 23** (Terni: collegamento viario S. Lorenzo - Alfonsine - ex 4° lotto Terni – Rieti) e **Scheda intervento n° 24** (Terni: collegamento viario Gabelletta – Marattana - ex 4° lotto Terni – Rieti), descritti nel paragrafo relativo agli interventi per il miglioramento dell'accessibilità ai centri urbani.

Sulla stessa direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti si colloca anche l'intervento previsto dalla **legge obiettivo (vedi tabella 2, punto 3)** sul tratto **da Terni al confine regionale con il Lazio**, ultimo tratto ancora da ammodernare. L'intervento e lo stato di avanzamento delle procedure sono meglio descritti nel paragrafo 6.3.

#### 5.1.4. ITINERARIO PERUGIA-ANCONA (SCHEDE INTERVENTI N° 07 E N° 11)

L'itinerario si svolge soprattutto sulle strade statali SS 318 "di Valfabbrica" e SS 76 "Val d'Esino", fra le quali sono compresi anche tratti della SS 219 "Pian d'Assino" e della SS 3 "Flaminia".

L'importanza del tracciato della Perugia Ancona è nella connessione della E45 al corridoio plurimodale adriatico e nella accessibilità diretta di Perugia al porto di Falconara, che rappresenta una relazione trasportistica interessante per il traffico merci.

L'accordo di programma prevede due interventi:

- ✓ **Scheda intervento n° 07 - S.S. 318 (ex S.S. 219): lavori di realizzazione del tratto Branca – Fossato di Vico**; compreso nel Piano Triennale ANAS 2002-2004, dotato di progettazione esecutiva, approvata il 30.04.2003, con un costo stimato di 39.802.230,10.€.
- ✓ **Scheda intervento n° 11 - S.S. 318: tratto Valfabbrica – Schifanoia lotto 5**, lavori di completamento del 1° e 2° stralcio, compreso nel Piano Triennale 2002-2004, dotato di progettazione preliminare, con un costo stimato di €. 20.000.000,00.

Un ulteriore tratto, tra **Pianello e Valfabbrica** è previsto dalla **legge obiettivo**.

Considerando anche questo tratto, si giungerebbe al completamento del percorso dalla E 45 a Osteria del Gatto; assieme agli interventi sulla strada ex SS 219 Pian d'Assino e sulla strada ex SS 3 Flaminia, assumerebbe una configurazione organica la viabilità dei comprensori Eugubino e Gualdese, di fondamentale importanza anche in considerazione della accessibilità all'area ove sarà realizzato l'ospedale unico Gubbio-Gualdo Tadino.



#### 5.1.5. SS 75 CENTRALE UMBRA (SCHEDE INTERVENTI N° 04 E N° 08)

La strada collega la E 45 (Collestrada/Ponte S. Giovanni) con la Flaminia (Foligno) e attraversa una delle zone maggiormente urbanizzate del territorio regionale.

Anche in questo caso l'accordo prevede interventi di adeguamento di brevi tratti, per l'esattezza:

- ✓ **Scheda intervento n° 04 - S.S. 75: adeguamento al tipo III CNR dal Km 0+000 al Km 0+630 e dal Km 1+875 al Km +025;** l'intervento è indispensabile per omogeneizzare le caratteristiche della sezione e reso ancor più urgente per la vicinanza con l'innesto sulla E45 in corrispondenza del congestionato "nodo di Perugia", rientra nel Piano Triennale ANAS 1998-2000, con un costo di 7.413.957,75. I lavori sono iniziati in data 03.07.2003.
- ✓ **Scheda intervento n°08 - S.S. 75 – SS 147: svincoli e connessioni con viabilità locale dell'abitato di S. Maria degli Angeli-Assisi;** l'intervento ridefinisce l'accesso a S. Maria degli Angeli e ad Assisi in maniera più adeguata ai volumi di traffico presenti e alla loro tipologia (forte presenza di flussi e mezzi turistici), è compreso nel Piano Triennale ANAS 2002-2004, con un costo stimato di €. 8.583.957,00. La progettazione è stata sviluppata fino al livello "definitivo".

#### 5.1.6. SS 219 PIAN D'ASSINO (SCHEDE INTERVENTO N° 14)

La strada "Pian d'Assino" collega la E45 a sud di Umbertide (Montecorona) alla SS 3 Flaminia in corrispondenza dell'itinerario Perugia-Ancona (Fossato di Vico). Il PRT riconosce a questa strada una priorità assoluta negli interventi regionali, anche al fine di ridurre lo storico isolamento di Gubbio con le grandi infrastrutture stradali che attraversano la Regione.

Tenuto conto che:

- è già da tempo in esercizio il tratto Gubbio-Padule, che evita l'attraversamento del centro abitato di Gubbio;
- sono in corso i lavori sul tratto Padule – Branca, lotto 2°, fino all'innesto sulla Perugia-Ancona;
- il tratto Branca-Fossato di Vico sarà realizzato proprio nell'ambito dell'itinerario Perugia-Ancona;

la programmazione regionale prevede di intervenire con l'adeguamento dei tratti:

- Gubbio-Mocaiana;
- Mocaiana – Umbertide.

L'accordo di programma contiene la Scheda intervento n°14 - Variante ex SS 219 "Pian d'Assino", relativa al tratto Gubbio – Mocaiana, dell'estesa di circa 6.500 mt., per un costo di 18.490.427,95, con caratteristiche di strada tipo C1 norme DM 5.11.2001, per la quale risulta già disponibile la progettazione preliminare, e sono in corso la progettazione definitiva e la valutazione di impatto ambientale.

#### 5.1.7. STRADA DELLE TRE VALLI (SCHEDE INTERVENTO N° 13)

Con la denominazione di Strada delle Tre Valli Umbre si individua l'itinerario lungo le vecchie statali 396, 209, 395 e 418, che collega Norcia e la Valnerina con la Valle Umbra (Spoleto) fino ad Acquasparta, e da qui a Todi, lungo la E45 (Valle del Torrente Naia e Valle del Tevere).

Dopo l'apertura all'esercizio della galleria di Forca di Cerro, fra Spoleto e la Valnerina, assume un'importanza strategica per la viabilità in Umbria la realizzazione del tratto **Spoleto (Eggi)-Acquasparta**, che è in grado di assolvere due funzioni importanti:

- una, di valenza interregionale, di completamento dei principali percorsi est-ovest (Marche-Umbria-Lazio), drenando verso Roma e Civitavecchia i flussi provenienti dalle Marche per la Flaminia, per la Val di Chienti, per la Valnerina attraverso la nuova galleria di Forca di Cerro, mediante la realizzazione di un by-pass dei nodi di Spoleto e di Terni nonché del tratto di Flaminia che utilizza il valico della Somma, vero e proprio collo di bottiglia, specie a causa del transito dei veicoli pesanti.



- un'altra, di valenza più locale, di decongestionamento dell'abitato di Spoleto dai flussi che lo investono a causa della mancanza del collegamento tra Eggi e S. Sabino.

La realizzazione della SS 77 Valdichienti a quattro corsie (come previsto nel progetto in corso di redazione nell'ambito della legge obiettivo, descritto più avanti), così come pure l'apertura al traffico della Flaminia a quattro corsie nel tratto Foligno – Spoleto, impongono che anche la “Tre Valli” nel tratto Spoleto-Acquasparta abbia le stesse caratteristiche; infatti se così non fosse a Spoleto si verificherebbe una strozzatura che provocherebbe notevoli disagi alla fluidità dei traffici.

Il progetto completo a quattro corsie del tratto Spoleto-Acquasparta è stato predisposto nell'ambito della legge obiettivo, ed è descritto nell'apposito paragrafo.

Nel frattempo, visto:

- che il progetto della strada, seppure a due corsie soltanto, era già previsto anche nell'AdPQ del 3.3.1999;
- che, di conseguenza, è stato redatto – ed approvato anche ai fini urbanistici con apposita conferenza di servizi - il progetto, a due corsie, del tratto fra Eggi e S. Sabino, nell'area di Spoleto;
- che la realizzazione di tale intervento non impedisce, ma anticipa soltanto la realizzazione dell'intervento a 4 corsie, più ampio e risolutivo, previsto nell'ambito della legge obiettivo;
- che, anzi, l'intervento è in grado, nel frattempo, di attenuare le forti problematiche a livello dei traffici locali;
- la Regione ha richiesto al CIPE di approvare e far realizzare il tratto Eggi – S. Sabino a due corsie.
- Il Cipe ha condiviso le motivazioni addotte dalla Regione, approvando il progetto con propria deliberazione del 25 luglio 2003, nell'ambito della Legge obiettivo – grandi interventi.

Pertanto, questo primo stralcio dell'intervento, specificato nella Scheda intervento n°13 - Strada delle Tre Valli: (Spoleto – Acquasparta) tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e S. Sabino (2 corsie). Comune di Spoleto, viene inserito nell'Accordo di Programma Quadro, in attesa dell'approvazione del progetto generale a 4 corsie.

#### 5.1.8. ALTRI INTERVENTI SULLA RETE REGIONALE PRINCIPALE

Su alcuni tra i principali assi della rete viaria regionale trasferita dallo Stato, quali ad esempio la ex SS 71, la ex SS 205, la ex SS 220, la ex SS 316, la ex SS 320, la ex SS 448 e la ex SS 559, si prevede l'adeguamento, sia in sede che in variante. A tali arterie va senz'altro aggiunto l'itinerario della Tre Valli da S. Anatolia di Narco a Forca Canapine.

Questi interventi hanno in particolare lo scopo, di elevare la sicurezza e la fluidità dei traffici.

Per gli interventi suddetti saranno utilizzate le risorse per investimenti previste dai DPCM di attuazione dei provvedimenti c.d. “Bassanini”.

L'entrata in vigore dei nuovi standard geometrici delle strade introduce ulteriori ragioni di intervento sulla rete stradale determinati dalla necessità di una “messa a norma”, particolarmente incidente laddove è notevole la differenza delle caratteristiche infrastrutturali passando dalla vecchia alla nuova normativa.

#### 5.1.9. INTERVENTI SULLA VIABILITÀ SECONDARIA: L'ACCESSIBILITÀ AI CENTRI URBANI E AI SERVIZI DI RANGO ELEVATO. (SCHEDE INTERVENTI DA N° 16 A N° 24)

La **rete secondaria** costituisce l'offerta di base dedicata alle relazioni di traffico di tipo bacinale, suburbano e locale, ed è costituita nella quasi totalità dei casi da strade ordinarie a due corsie, senza controllo degli accessi, di modesto standard infrastrutturale e funzionale, di norma attraversanti radialmente i centri urbani, sulle quali peraltro si osservano fenomeni sempre più



diffusi di urbanizzazione ai margini della piattaforma che tendono a deteriorare la qualità della circolazione e a ridurre conseguentemente i livelli di servizio offerti.

Tale rete, in genere, non è interessata da traffici intensi e svolge, oltre alle funzioni tipiche della rete di base (collegamento bacinale e locale), anche l'importante servizio di distribuzione sul territorio dei traffici confluenti sulla rete primaria.

Presenta, tuttavia, problemi connessi alla disomogeneità degli standard e alla limitata copertura territoriale, cui si aggiungono, talvolta, situazioni di precarietà sotto il profilo della sicurezza.

Inoltre, dove la piattaforma viaria risulta inglobata nei centri urbani, i livelli d'uso che la caratterizzano assumono progressivamente connotati tipici delle strade urbane.

In considerazione di tali fenomeni e delle frequenti interferenze con la viabilità ordinaria intersecata, i livelli di servizio offerti dalla rete regionale, in particolare quella di 2° livello, risultano molto modesti nelle ore di punta.

Si evidenziano marcatamente a tale proposito richieste, in ambito locale, di varianti esterne ai centri abitati atte a risolvere situazioni di congestione puntuale.

Alcune risposte a queste problematiche verranno date in ambito locale o con piani regionali.

Più urgente è invece la situazione descritta, quando interessa l'accessibilità a servizi essenziali come quelli sanitari che interessano particolarmente le città di Perugia, Foligno, Spoleto e Orvieto e la fluidificazione dei traffici in prossimità dei grandi centri come Terni e per l'aeroporto regionale.

Alla realizzazione di questi interventi, individuati con Delibera di Giunta Regionale n. 1349 del 02/10/2002, si farà fronte con le risorse di cui alle delibere del CIPE.

- Scheda intervento n°16- Perugia: nuova viabilità di PRG tra Via Dottori e Via S. Andrea delle Fratte, con accesso alla nuova Facoltà di medicina, nei pressi del polo ospedaliero regionale, di importo €. 5.616.378,78, con progettazione preliminare approvata .
- Scheda intervento n°17- Orvieto: strada di collegamento tra la SS 205 e la SS 71 denominata complanare – I stralcio funzionale - accesso Ospedale, di importo €. 12.911.422,47, con progettazione preliminare approvata, costituente il primo stralcio funzionale di un intervento più ampio
- Scheda intervento n°18- Realizzazione del raccordo stradale tra la SS 147 Assisana, svincolo di Ospedalicchio e l'aeroporto regionale di S. Egidio, di importo €. 3.662.931,07, con progettazione preliminare approvata.
- Scheda intervento n°19- Spoleto: Strada Flaminia – svincolo sud 1° lotto, 1° stralcio accesso Ospedale, di importo €. 9.296.224,18, con progettazione preliminare approvata, che costituisce uno stralcio funzionale di un intervento più ampio.
- Scheda intervento n°20- Spoleto: progetto per la realizzazione del sottopasso al km. 134+689 in sostituzione dei p.l. ai km. 134+259 e 135+434 e dello svincolo in località Madonna di Baiano, di importo €. 2.420.990,00, con progettazione preliminare approvata.
- Scheda intervento n°21- Nuovo collegamento stradale tra la S.C. di S. Giuseppe nel Comune di Spello e la rete viaria di Foligno-Zona Industriale Paciana – ex SS 316, di importo €. 2.582.284,49, dotato di studio di fattibilità.
- Scheda intervento n°22- Todi: viadotto Montorsolo, di importo €. 1.962.545,20, con progettazione preliminare approvata.
- Scheda intervento n°23- Terni: collegamento viario S. Lorenzo - Alfonsine (ex 4° lotto Terni – Rieti), di importo €. 8.430.594,88, dotato di studio di fattibilità (il 4° lotto della Terni – Rieti era già previsto, come progettazione, nell'accordo di programma quadro del 3.3.99).
- Scheda intervento n°24 - Terni: collegamento viario Gabelletta – Marattana (ex 4° lotto Terni – Rieti) di importo €. 2.415.000,00, dotato di studio di fattibilità (il 4° lotto della Terni – Rieti era già previsto, come progettazione, nell'accordo di programma quadro del 3.3.99).
- scheda intervento n°25 - Valtopina - eliminazione passaggio a livello e nuovo collegamento per l'accesso al capoluogo, di importo € 3.985.571,08, dotato di progetto preliminare.



## 5.2. Descrizione degli interventi compresi nell'accordo e facenti parte del Piano Integrato di sviluppo per le aree maggiormente colpite dal terremoto

Come già esposto al precedente punto 3.4., il Progetto integrato per lo sviluppo delle aree maggiormente colpite dal terremoto (PIAT) prevede al suo interno uno specifico progetto che riguarda interventi sulle reti per la mobilità, che si concentra su interventi a scala regionale e locale, in grado di garantire condizioni accettabili per la mobilità di persone e merci - tesi a migliorare soprattutto

- i rapporti fra le zone di fondovalle e quelle collinari e montane (collegamento fra le reti principali di fondovalle e le reti secondarie collinari e montane)
- i rapporti interni fra le varie parti delle zone collinari e montane (reti secondarie).

con una particolare attenzione alla sostenibilità sotto il profilo ambientale.

Per una maggior efficacia degli interventi ed integrazione con gli obiettivi specifici del progetto PIAT (sviluppo filiera Turismo ambiente cultura) si è andata poi delineando l'esigenza di avere un quadro di riferimento non limitato soltanto alle infrastrutture per la mobilità in senso stretto (strade), ma esteso anche gli interventi riguardanti la realizzazione, l'adeguamento o il potenziamento di altri tipi di infrastrutture, comunque necessarie a garantire uno sviluppo equilibrato, duraturo e rispettoso delle caratteristiche ambientali delle aree interessate o direttamente destinati alla tutela del territorio (es. riduzione del rischio idraulico e dei fenomeni alluvionali).

A questi interventi si farà fronte con le risorse di cui alla L. 61/98.

- Scheda intervento n° 26 - Variante alla SR 418 Spoletina e variante di Acquasparta. Migliora la fluidità e sicurezza dei collegamenti fra il territorio dell'Amerino e quello dei Monti Martani ed evita l'attraversamento del centro di Acquasparta, interessato da traffico pesante.
- Scheda intervento n° 27 - SR 316 dei Monti Martani – variante di Massa Martana. Assicura l'eliminazione dell'attraversamento del capoluogo comunale
- Scheda intervento n° 28- Adeguamento e risanamento su tratti significativi della S.P.451 da Spoleto a Bastardo e Variante all'abitato di Bastardo mediante la realizzazione di una bretella sulla S.P. 451 e la S.R. 316 consente il miglioramento dell'accesso alla centrale elettrica di Bastardo, gravato dal transito di numerosi mezzi pesanti per il trasporto del carbone, con benefici dal punto di vista funzionale, ambientale e della sicurezza.
- Scheda intervento n° 29 - Variante alla SR 147 Assisana e soppressione PL. Elimina un collo di bottiglia in un'arteria che serve numerosi centri e insediamenti residenziali e produttivi e può alleggerire sensibilmente il traffico sulla SS 75, spesso congestionata.
- Scheda intervento n° 30 - Bretella di collegamento dalla Perugia - Ancona all'aeroporto, compresa la variante al centro abitato di Petrignano; presenta diversi aspetti di interesse, in quanto completa il progetto di accessibilità all'aeroporto e ad alcune zone residenziali ed industriali del Comune di Assisi, costituendo un'utile alternativa all'accesso dalla SS 75, che, come noto, presenta alti livelli di congestione.
- Scheda intervento n° 31 - Bretella di collegamento tra lo svincolo di S. Maria degli Angeli e la strada provinciale per Cannara; Comune di Assisi; integra e completa interventi ANAS sulla SS 75.
- Scheda intervento n° 32 e 33 - S.R. 320 e 320/dir - adeguamento tratto Serravalle-Cascia e Cascia-Roccaporena, che migliora i livelli di sicurezza e l'accessibilità a zone che annoverano già forti presenze turistiche e tipologie di traffico caratterizzate dal transito di mezzi di grande ingombro;
- Scheda intervento n° 34 - S.P. 477 di Castelluccio - Adeguamento tracciato ed allargamento sede stradale; migliora i livelli di accessibilità e sicurezza ad un'area all'interno del Parco nazionale dei Monti Sibillini.
- Scheda intervento n° 35 - Collegamento Pomonte - Collemancio; permette di unire direttamente due versanti dei rilievi che dividono la Valle Umbra dalla Valle del Tevere, facilitando notevolmente le possibilità di collegamento e i tempi di percorrenza.
- Scheda intervento n° 36 - Bretella di collegamento tra la S.S. 3 Flaminia - S. Giovanni Profiamma - Belfiore - Vescia - Viale Ancona; permette un adeguato disimpegno dei traffici locali e di accesso all'area urbana di Foligno da Nord-Est.



- Scheda intervento n° 37 – Ex Ferrovia Spoleto-Norcia, interventi di messa in sicurezza, atti a consentire il transito pedonale ciclabile e a cavallo. Risultando al momento non praticabile l'ipotesi di un recupero e ripristino della linea e dei servizi ferroviari, l'intervento previsto può consentire la riutilizzazione di un'opera di altissimo valore ingegneristico e ambientale e di forte richiamo turistico, assicurando la funzione di asse portante della infrastrutture per la mobilità sostenibile e di asta di penetrazione nella Valnerina a partire dalla Valle Umbra.
- Schede intervento n° 38-39 - Realizzazione pista ciclabile da Spoleto ad Assisi lungo i torrenti Marroggia, Teverone, Timia e Topino e messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria dal rischio alluvionale nell'area posta a valle della nuova Flaminia e il corso dell'Alveolo. Integra un intervento di grande respiro, che costituisce un asse portante della rete per la mobilità sostenibile nell'area PIAT (fondovalle della Valle Umbra, con molteplici punti di interesse turistico), con un intervento di tutela dal rischio su una vasta area interessata peraltro da altre infrastrutture (aeroporto, piattaforma logistica, ferrovia Orte-Falconara, Strada Flaminia)



## 6. INTERVENTI PREVISTI DALLA LEGGE OBIETTIVO

Come già detto al paragrafo 4.2., il 1° programma di attuazione della legge, contenuto nella Deliberazione CIPE 21.12.2001, n° 121, ha previsto diverse opere in territorio umbro.

L'Intesa Generale Quadro fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Umbria, sottoscritta il 24 ottobre 2002 prevede i rispettivi impegni e compiti, ai fini della predisposizione dei progetti e del coordinamento per la realizzazione delle opere.

Oltre ad un piccolo stralcio della Strada delle Tre Valli, riportato nella scheda intervento n° 13, il CIPE ha già approvato l'intervento relativo alla strada Terni-Rieti (successivo paragrafo 6.1, e scheda intervento n° 40), che entra a far parte del presente accordo.

Tutti gli altri interventi sulla viabilità sono oggetto di progettazione attualmente in corso, o sono in procinto di essere esaminati dal CIPE.

Soltanto dopo l'approvazione da parte del CIPE si potrà avere la certezza del finanziamento statale e l'inserimento effettivo nella programmazione, e nell'accordo di programma quadro.

Di seguito si dà una descrizione dei singoli interventi e dello stato di avanzamento delle procedure.

### 6.1. Terni-Rieti

L'intervento previsto dalla **legge obiettivo** (scheda intervento n° 40) sulla direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti interessa il tratto **da Terni al confine regionale con il Lazio**, ultimo tratto ancora da ammodernare. E' prevista la realizzazione di una strada a singola carreggiata, di categoria C1 delle nuove norme approvate con DM 05.11.2001 (1 corsia per senso di marcia), dello sviluppo di circa 10,700 km. per un investimento complessivo di **234,74 M€.**, a fronte dell'importo originariamente stimato in 118,875 M€.

Il Progetto Definitivo, comprendente lo Studio di Impatto Ambientale, è stato approvato con delibera CIPE n° 131 del 19.12.2003.

### 6.2. Riassetto del nodo stradale di Perugia: la variante urbana della E45 e del raccordo A/1

Perugia è connessa con un tracciato primario all'autostrada A1 (il raccordo Perugia-Bettolle), che tuttavia non ha le caratteristiche di sezione che le nuove normative (DM LL.PP. 5.11.2001) prescrivono per una autostrada.

La connessione Perugia-Bettolle ha un tracciato orientato verso Nord che favorisce la direzione Firenze-Bologna-Milano a scapito della connessione verso Roma, che è svolta quindi per il tramite della E45 e della SS. 675, con accesso all'autostrada in corrispondenza dello svincolo di Orte.

Il raccordo Perugia – Bettolle – Siena mette anche in relazione il capoluogo regionale con la trasversale tirreno adriatica E/78 (Grosseto – Fano)

Il raccordo Perugia-A1 inizia a Ponte S. Giovanni, innestandosi sulla E 45 "Orte-Ravenna". Poco distante confluiscono sulla E 45 anche la "Perugia-Ancona" e la "Perugia-Foligno (innesto su SS 3 Flaminia)". Di fatto, quindi, sono quattro le arterie stradali di rilevante importanza che si concentrano su Ponte S. Giovanni.

Attualmente si verificano concentrazioni di traffico rilevanti, non più sostenibili sia sotto il profilo della capacità di trasporto, sia sotto quello ambientale.

Questa situazione è destinata a peggiorare ulteriormente in conseguenza del completamento della Perugia-Ancona e soprattutto della prevista realizzazione dell'autostrada "Romea", parte integrante del cosiddetto Corridoio Trasversale Orientale (asse Roma-Orte-Perugia-Cesena-Ravenna-Venezia-Tarvisio).

A causa dell'andamento plano-altimetrico (presenza di gallerie) il tracciato Est-Ovest passante per Perugia non può essere adeguato in sede a costi e in tempi ragionevoli.



Ma un intervento è divenuto ormai improcrastinabile per rispondere alla necessità di migliorare la viabilità intorno all'area metropolitana perugina, con l'obiettivo principale di separare i flussi di traffico locale da quelli di attraversamento regionale ed interregionale, convogliandoli su una nuova arteria stradale in grado di ridurre il transito veicolare nelle zone altamente urbanizzate di Perugia e Ponte S. Giovanni e con esso le pesanti conseguenze sugli aspetti legati alla sicurezza ed alla salute dei cittadini.

L'intervento, denominato "nodo di Perugia" era già presente, come previsione di progetto, nell'accordo di programma quadro per la viabilità sottoscritto il 3.3.1999.

E' stato inserito anche nel programma di attuazione della legge obiettivo, assieme ad alcuni interventi sulla rete ferroviaria metropolitana, per un'azione più globale e sistematica.

Il progetto preliminare, che ai sensi dell'Intesa Istituzionale di programma del 24 ottobre 2002 fra Regione e Governo, è stato presentato a cura della Regione, è attualmente in procinto di essere esaminato dal CIPE.

Prevede **una circonvallazione esterna** all'insediamento di Perugia, cui destinare prevalentemente i traffici passanti e capace di definire nuove accessibilità a Perugia e si configura come un semianello di circa 23 km in grado di aggirare, lungo il lato meridionale ed occidentale, l'area metropolitana perugina allontanando, dalle zone nevralgiche e congestionate della città e della sua frazione di Ponte S. Giovanni, i traffici di attraversamento e realizzando un nuovo accesso alla città sul versante occidentale, dove è presente la vasta area industriale e commerciale di S. Andrea delle Fratte e dove è in corso di costruzione il più grande presidio ospedaliero regionale: il Polo Unico Ospedaliero "Silvestrini".

La parte orientale del semianello è costituita da un tracciato di circa 7 km in variante alla E45 tra la località Madonna del Piano nei pressi dello svincolo di Montebello e lo svincolo di Collestrada, mentre la parte occidentale del semianello è rappresentata da un tracciato di circa 16 km in variante al raccordo autostradale Perugia-Bettolle dallo svincolo di Corciano fino a Madonna del Piano sulla E45.

Il tratto in variante alla E45 tra Madonna del Piano e Collestrada, tenuto conto del possibile futuro adeguamento dell'intero itinerario della E45 a livello di servizio autostradale, è stato progettato adottando per la nuova strada la sezione autostradale extraurbana, appartenente alla categoria A con soluzione base a 2+2 corsie di marcia, mentre per il tratto relativo alla variante del raccordo autostradale Perugia-Bettolle tra Corciano e Madonna del Piano, è stata adottata la sezione per le strade extraurbane principali appartenente alla categoria B con soluzione base a 2+2 corsie di marcia.

Il costo complessivo dell'intervento ammonta a **511 M€**, comprese le opere complementari **49 M€** (secondo ponte sul Tevere; bretella di collegamento all'ospedale Silvestrini; variante alla strada Pievaiola – tratto Capanne, svincolo Silvestrini) di cui 312 milioni di Euro di lavori a base d'asta e 150 milioni di Euro di somme a disposizione dell'Amministrazione.

### **6.3. Strada delle Tre Valli- tratto Spoleto-Acquasparta**

Il ruolo della Tre Valli è descritto al precedente paragrafo 5.1.7. Nell'ambito della legge obiettivo la Regione ha curato al predisposizione di un progetto che prevede la realizzazione in variante del tratto in oggetto, con una sezione di tipo B della norma dettata dal Decreto 5 Novembre 2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta di una strada a 2 carreggiate separate, con due corsie per ogni senso di marcia.

Il tracciato ha una lunghezza complessiva di 20,893 km e si sviluppa tra lo svincolo di collegamento alla SGC E45 Orte-Ravenna ad Acquasparta e lo svincolo di Eggi sulla S.S. n.3 "Flaminia".

Il progetto, presentato al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente il 10 marzo scorso, è in corso di approvazione presso il CIPE.

**Il costo complessivo dell'investimento e' pari a 627 M€ - rispetto ai 196,254 M€ previsti originariamente - comprese le opere complementari, che ammontano a circa 65 M€..**



La Regione, in qualità di soggetto promotore, nel rispetto dei tempi imposti dal D. Lgs. 190/2002 ha presentato il progetto il 10 marzo 2003 (progetto preliminare e studio di impatto ambientale), rispettivamente al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero per la Tutela dell'Ambiente.

Sono in corso di ultimazione sia l'istruttoria tecnica del Ministero per la Tutela dell'Ambiente, che deve rimettere il proprio parere in ordine alla compatibilità ambientale, sia quella tecnico-amministrativa del Ministero delle Infrastrutture, che sarà seguita dalla trasmissione al CIPE per l'approvazione e per il finanziamento dell'importo complessivo.

#### **6.4. SS 77 Valdichienti**

La legge obiettivo ha considerato l'intervento della SS 77 e della Perugia-Ancona nel contesto del Quadrilatero di penetrazione interna: Asse viario Marche-Umbria

Per la SS 77 è in corso la redazione del preliminare che comprendono anche il tratto in territorio marchigiano della S.S.77 da **Foligno fino a Muccia**, passando per Colfiorito, per un'estesa complessiva di circa 35km.

L'intervento di potenziamento della SS 77 Val di Chienti è integrato con le seguenti opere di connessione con la SS 76 Perugia – Ancona:

- allaccio SS 77 con SS 3 Flaminia (ora strada regionale Flaminia);
- completamento della SS 3 Flaminia (ora strada regionale Flaminia), nel tratto Foligno – Pontecentesimo (scheda intervento n° 15 dell'APQ).

I progettisti incaricati dall'ANAS stanno redigendo la progettazione preliminare, per completarla entro dicembre 2003.

La delibera CIPE del 31.10.2002 ha aggiornato il quadro finanziario complessivo del "Quadrilatero" a **1.807,599M€.**

Per il finanziamento dell'opera il CIPE ha previsto il ricorso a sistemi innovativi di "finanza di progetto" ed in proposito ha inserito l'opera tra le 21 aventi caratteristiche di sperimentalità.

Il Soggetto Attuatore Unico, già costituito da ANAS SpA (socio maggioritario) e Sviluppo Italia SpA, dovrà farsi carico della presentazione del progetto per l'approvazione del CIPE.

E' previsto in seguito anche il subentro di enti e altri soggetti pubblici locali, per rilevare una parte della quota inizialmente a carico di Sviluppo Italia S.p.A.

#### **6.5. Perugia-Ancona**

Forma la saldatura del tratto esistente, tra la E/45 e Pianello, da una parte, e del tratto in costruzione, tra Valfabbrica e Schifanoia dall'altra (da Schifanoia inizia un altro tratto in esercizio fino a Branca). La piattaforma sarà del tipo B, secondo la classificazione del decreto ministeriale del 05/11/2001, con una lunghezza complessiva di km. 8,077, oltre all'adeguamento di km. 0,370 del tronco esistente.

L'ANAS – Direzione Generale, dispone del progetto definitivo, e, in qualità di Ente promotore, dovrà trasmetterlo al Ministero e quindi al CIPE per l'approvazione definitiva. Sono già state espletate le procedure per la VIA.

#### **6.6. Trasversale Fano-Grosseto E78**

Il tratto da completare dell'itinerario internazionale E78 Grosseto – Fano che interessa la Regione Umbria è localizzato nella porzione di territorio confinante con le Regioni Toscana e Marche. Esso fa parte del tronco, lungo circa 25 km, compreso tra le località **Le Ville di Monterchi (AR) e Parnacciano (PG)**, che si colloca tra porzioni della E78 già realizzate od in corso di realizzazione.

Il costo complessivo dell'opera, calcolato inizialmente in circa **278,00 M€.**, è destinato ad aumentare per l'entrata in vigore del decreto sulle norme funzionali e geometriche delle strade e si stima possa aggirarsi attorno ai **600,00 M€.**

L'ANAS ha affidato la progettazione nello scorso mese di ottobre.