

## Allegato alla Determinazione Dirigenziale

**DIREZIONE REGIONALE AGRICOLTURA, AMBIENTE, ENERGIA, CULTURA, BENI CULTURALI E  
SPETTACOLO**  
**Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale**

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**  
**Sulla proposta di Piano Urbano della Mobilità sostenibile - PUMS - Comune di Terni e Narni**

### RELAZIONE CONCLUSIVA ISTRUTTORIA PER IL PARERE MOTIVATO

**Vista** la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

**Vista** la Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e la Direttiva 79/409/CEE "Uccelli".

**Visto** il D.P.R. dell'8 settembre 1997, n. 357, successivamente modificato e integrato con D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120 di recepimento delle direttive comunitarie sulla valutazione di incidenza sui siti naturalistici di interesse comunitario.

**Visto** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. "Norme in materia ambientale".

**Vista** la legge regionale n. 12 del 16 febbraio 2010 "Norme di riordino e semplificazione in materia di valutazione ambientale strategica e valutazione di impatto ambientale, in attuazione dell'articolo 35 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni.

**Vista** la Deliberazione di Giunta Regionale n. 233 del 13 marzo 2018 "Adempimenti ai sensi della L.R. n. 12 del 16 febbraio 2010 - Specificazioni tecniche e procedurali in materia di Valutazione Ambientale Strategica – Nuova Modulistica."

**Visto che:**

- il Comune di Terni con D.G.C. n. 205 del 10/07/2019 ha approvato il Rapporto Preliminare ambientale al fine di avviare la fase preliminare della VAS, individuando come Autorità competente la Regione Umbria, Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale;
- la VAS è stata avviata tramite richiesta del Comune di Terni assunta agli atti regionali al prot. n. 0137164 del 16.07.2019 dal Servizio Valutazioni Ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale;
- il Servizio regionale Valutazioni ambientali, sviluppo e sostenibilità ambientale ha dato formale avvio alla fase di consultazione preliminare con nota n. 0138571 del 17/07/2019;
- la fase della consultazione preliminare si è svolta nel periodo compreso tra il 17/07/2019 e il 20/08/2019;
- dopo la conclusione della fase preliminare il Comune di Terni con la D.G.C. n. 240 del 26/08/2018 ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), il Comune di Narni con D.G.C. 175 del 23/08/2019 ha adottato il PUMS;
- ai fini della consultazione del pubblico, ai sensi dell'art.14 parte seconda del D.Lgs. n.152/2006, è stato pubblicato apposito avviso di deposito sul BUR n. 37 del 03/09/2019 e che i 60 giorni per la consultazione del pubblico, iniziati il 03/09/2019, si sono conclusi il 02/11/2019;
- tutta la documentazione della proposta di piano è stata messa a disposizione del pubblico per la presentazione delle osservazioni e di ulteriori elementi conoscitivi e valutativi nel rispetto delle modalità previste dalla D.G.R. 433/2018, FASE C)

**Rilevato** che:

- entro il tempo utile dei 60 gg. per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico, ai sensi dell'art.14 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., sono pervenute 5 osservazioni;

- il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale, in qualità di Autorità competente ai fini della espressione del Parere motivato, ha provveduto con nota n. 197672 del 24/10/2019 alla convocazione della seduta della Conferenza di VAS per il giorno 05/11/2019;
- ad esito della conferenza istruttoria svoltasi il 5/11/2019 è stato stabilito che l'Autorità procedente doveva provvedere a fornire le seguenti integrazioni:
  - produrre un documento che illustri la coerenza e la sinergia delle previsioni del PUMS con i contenuti dell'Accordo per la qualità dell'aria della Conca Ternana;
  - il PUMS sarà compendiato con una documentazione relativa alla coerenza urbanistica degli interventi previsti rispetto alle previsioni del PRG vigente, specificando le previsioni che non sono conformi;
  - con riferimento alle osservazioni prodotte da FIAB Terni, Lab.Biciclaro, MAT, a seguito di approfondimenti e verifiche effettuate il Comune deve produrre per i lavori della Conferenza di VAS apposita documentazione che dà atto di come sono state recepite;
  - I convenuti vengono informati che i pareri di competenza dovranno essere rese entro 30 gg. dalla data del 5 novembre, entro e non oltre il 4 dicembre p.v.
- ad esito dei lavori della Conferenza istruttoria, il Comune di Terni ha trasmesso le integrazioni richieste;
- il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale, in qualità di Autorità competente ha provveduto con nota pec n. 220170 del 26/11/2019 a comunicare a tutti i Soggetti invitati alla Conferenza di VAS le integrazioni prodotte e rese disponibili per la consultazione sul sito web del Comune di Terni, per permettere l'invio dei pareri di competenza o di integrare quelli già trasmessi.
- nel rispetto delle disposizioni di cui al punto 8, FASE D della D.G.R. 233/2018, la Conferenza di VAS ha svolto i suoi lavori a mezzo di un'unica seduta svoltasi il 05/11/2019;
- durante ed a seguito dei lavori della Conferenza di VAS, sono pervenuti i pareri elencati nella Tabella 1, di seguito riportata, che concorrono alla formulazione del Parere motivato ambientale:

**Tabella 1**

<b>Tabella riepilogativa dei Pareri pervenuti</b>		
<i>n.</i>	<i>Soggetto</i>	<i>protocollo e data</i>
1	AURI	0204629 del 04/11/2019 e 0217703 del 21/11/2019
2	Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici, faunistica	0206791 del 06/11/2019
3	ARPA	0206774 del 06/11/2019
4	Servizio geologico programmazione degli interventi sul rischio idrogeologico e gestione delle competenze regionali in materia di acque pubbliche	0218268 del 22/11/2019
5	Servizio Urbanistica	0218654 del 22/11/2019
		0226699 del 04/12/2019
6	Servizio Pianificazione e Tutela Paesaggistica	0225822 del 03/12/2019
7	Provincia di Terni	0226461 del 04/12/2019

**Tabella 2**

<b>Tabella riepilogativa delle osservazioni ai fini VAS</b>		
<i>n.</i>	<i>Soggetto</i>	<i>protocollo e data</i>
1	Residenti Strada di Maratta	nota 158118 del 31/10/2019
2	CISL – Riccardo Marcelli	nota 123534 del 27/08/2019
3	Comitato MAT – Coop Lab. ciclabile – FIAB Terni	nota 145247 del 08/10/2019
4	Comitato MAT – Coop Lab. ciclabile – FIAB Terni	nota 158703 del 04/11/2019
5	Comitato MAT – Coop Lab. BiciLabile -FIAB Terni	Nota 158706 del 4/11/2019

Il contenuto e le indicazioni dei pareri pervenuti nonché l'esame delle osservazioni pervenute ai fini VAS, sono descritti ed analizzati analiticamente rispettivamente nell'apposito **Allegato A** e **Allegato B** alla presente **Relazione conclusiva**.

**Tutto ciò visto e rilevato**, con riferimento a quanto istruito e a quanto emerso dai lavori della Conferenza, è possibile declinare le considerazioni analitiche nel seguito riportate.

#### **1.Obiettivi di Piano in relazione alla loro sostenibilità ambientale.**

##### *Quadro riassuntivo degli obiettivi*

La mobilità dolce e la ciclabilità

Obiettivi: Incentivare l'uso di modalità alternative all'auto per una mobilità sostenibile; Aumentare lo split modale; Realizzare il Biciplan dei Comuni di Terni e Narni; Ricucire la rete ciclo-pedonale esistente con connessioni con i principali poli storico, turistici e naturalistici; Risoluzione dell'attraversamento in sicurezza dei nodi, specialmente in corrispondenza delle rotatorie;

Azioni:

1) Collegamento ciclabile Narni – Terni. 2) Completamento della pista ciclabile lungo il Nera (Narni – Nera Montoro – Oasi di San Liberato). 3) Ricucitura della rete ciclabile esistente: collegamento tra i quartieri più popolosi del Comune di Terni e il centro storico; in particolare si prevedono dei collegamenti ciclabili tra i quartieri di Gabelletta, Borgo Rivo, Borgo Bovio e il centro di Terni. 4) Collegamento Stazione F.S. – Centro storico di Terni tramite la pista ciclabile di progetto in Via Mascio. 5) Riconoscibilità e messa in sicurezza delle criticità della ciclabilità. 6) Stazioni di mobilità dolce (velostazioni) in 4 postazioni a Terni: Corso del Popolo, Stazione F.S, Parcheggio dello Staino. Parcheggio Rinascita. 7) Stazioni di mobilità dolce (velostazioni) in 4 postazioni a Narni: Narni Scalo, Nera Montoro, Parcheggio Del Suffragio.

Le zone 30

Obiettivi: Riduzione della velocità; Utilizzare la sequenza delle zone 30 per massimizzare l'inserimento e/o il completamento delle piste ciclabili; Aumentare la sicurezza della circolazione dei ciclisti;

Azioni: 1) Istituzione delle zone 30, per il Comune di Terni, in prossimità delle scuole primarie e dei principali quartieri. Nello specifico: Quartiere Sant'Agnese, Quartiere Città Giardino, Perimetrazione corrispondente alla zona a traffico limitato del centro di Terni, Zona Cardeto, Santa Maria Regina, Zona Via Vico (Zona stazione). 2) Istituzione delle zone 30, per il Comune di Narni, nella zona di Narni Scalo. 3) Pianificazione e progettazione delle porte di ingresso e uscita delle zone 30 con arredi e nuova segnaletica orizzontale e verticale

I corridoi pedonali protetti

Obiettivi: Proteggere le utenze vulnerabili.

Azioni: 1) Progetti di protezione delle utenze deboli.

Nuovi assetti circolatori e regolamentazione dei flussi

Obiettivi: Allontanamento del traffico parassita con interventi a carattere gestionale e verso itinerari alternativi; Fluidificazione lenta degli itinerari con risoluzione dei nodi di traffico.

Azioni:

1) Potenziamento del sistema di Infomobilità per l'indirizzamento e la gestione del traffico; 2) Risoluzione di alcuni nodi di traffico, nello specifico:

- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via del Centenario, Via Francesco Ialenti e la nuova viabilità
- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via del Centenario, Via dei Gonzaga e Via la Macerata
- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via del Centenario e strada di Lagarello
- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via Giuseppe di Vittorio e Viale Filippo Turati
- Nuovo assetto viabilistico nell'area compresa tra Viale Cesare Battisti, viale Giosuè Borsi, Viale Tito Oro Nobili e Via Guglielmo Oberdan
- Risoluzione del nodo tra la S.S.n.3. Via Flaminia, viale Villafranca, viale Giovanni Prati e Via XX Settembre
- Nuove risoluzioni a contorno dell'Ospedale

Terni città sicura

Obiettivi: Aumentare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada; Risoluzione di alcune criticità viabilistiche anche con correzioni del tracciato stradale; Recuperare spazi; Attraversamenti pedonali e ciclabili illuminati e attrezzati; Videosorveglianza

Azioni: 1) Nuova accessibilità alla Zona Maglio; 2) Adeguamento della rotatoria esistente all'intersezione tra Viale dello Stadio – strada di San Martino e nuova viabilità; 3) Interventi per la protezione delle utenze deboli dai punti di conflitto alla massimizzazione delle confluenze

Massimizzare l'uso di interventi a carattere gestionale per la rimodulazione dello split modale

Obiettivi: Migliorare l'utilizzo del TPL urbano; Promozione di forme di mobilità sostenibile;

Azioni: 1) Aumentare i coefficienti di occupazione dell'auto; 2) Portale informativo per l'incontro ottimale domanda/offerta; 3) Progetto di infomobilità integrata; 4) Progetti di nuovi sistemi ettometrici nel Comune di Narni: collegamento Narni Scalo – Parcheggio del Suffragio – Narni centro storico

Infomobilità e ITS

Obiettivi: Controllo e rilievo del traffico nei punti di accesso e uscita della città; Indirizzamento su itinerari alternativi; Indirizzamento ai parcheggi liberi e in particolare a quelli di scambio con servizio navetta; Razionalizzazione e regolamentazione degli accessi in centro storico; Controllo e ottimizzazione delle intersezioni semaforizzate;

Azioni: 1) Infomobilità sulle direttrici di ingresso in città con indirizzamento ai parcheggi;

Il sistema del ferro

Obiettivi: Trasferimento dall'auto alla mobilità sostenibile; Nuovo split modale; Miglioramento del servizio offerto;

Azioni: 1) Servizio navetta interurbano cadenzato; 2) Stazioni e fermate della linea FCU connesse con le ciclovie;

Il TPL

Obiettivi: Rendere il servizio più efficiente e appetibile per l'utente; Ridurre il traffico e la sosta nelle aree centrali; Ridurre l'utilizzo del veicolo privato a favore del trasporto collettivo; Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e il consumo di combustibili fossili

Azioni: 1) ristrutturazione della rete TPL con semplificazione degli itinerari; 2) individuazione di linee portanti per le frazioni a maggior densità e linee per il centro storico; 3) individuazione di aree da servire in adduzione con servizio a domanda

I nodi intermodali

Obiettivi: Arrestare la mobilità privata all'esterno; Favorire il modal split verso sistemi di TPL; Potenziamento dello scambio a contorno della città; Aumentare il rapporto Costi/Ricavi del TPL;

Azioni: 1) individuazione di 4 cerniere di mobilità a Terni: - Parcheggio Via Ettore Proietti Divi - Parcheggio dello Staino - Parcheggio del Cimitero - Area sud servizi (Corso del Popolo); 2) individuazione di 3 cerniere di mobilità a Narni - Parcheggio Stazione Narni Scalo - Parcheggio Stazione Nera Montoro - Parcheggio del Suffragio; 3) Progetto di reti di TPL cadenzate; 4) Integrazione dei nodi del TPL con la mobilità dolce e il bike sharing.

"A scuola da soli" Pedibus e Ciclobus

Obiettivi: Favorire l'uso di modalità alternative all'auto per una mobilità sostenibile verso le scuole; Favorire comportamenti e stili di vita più sani;

Azioni: 1) Strade scolastiche, pedibus e bicibus;

La mobilità sostenibile: riduzione dei consumi energetici: la mobilità elettrica.

Obiettivi: Favorire ed incentivare l'uso di auto e van elettrici;

Azioni: 1) Politiche di mobility-management per la promozione di forme di mobilità sostenibile; 2) Incoraggiare la mobilità dei mezzi elettrici; 3) Maggiore diffusione delle colonnine di ricarica; 4) Coordinamento con politiche europee e nazionali per l'incentivazione di mezzi elettrici;

La micromobilità elettrica

Obiettivi: Favorire ed incentivare la sperimentazione e l'uso dei veicoli elettrici di piccole dimensioni (monopattini, hoverboard, segway, monowheel)

Azioni: 1) Individuare delle aree su cui effettuare la sperimentazione (piste ciclabili, aree pedonali, zone 30) come da Decreto Toninelli.

La sosta.

Obiettivi: Graduale trasferimento della sosta lungo strada per favorire la fluidificazione lenta e recuperare spazi per la sicurezza della mobilità dolce e utenze deboli; Armonizzare le tariffe; Favorire l'uso delle strutture esistenti; Politiche di incentivazione all'utilizzo dei park di scambio; Collegare i parcheggi alle reti di mobilità dolce;

Azioni: 1) Politiche di indirizzo, controllo e regolazione della domanda attraverso una tariffazione piramidale; 2) Elevare le tariffe della sosta su strada; 3) Informatizzare l'indirizzamento e la segnaletica di orientamento ai parcheggi;

Parcheggi di scambio e cerniere di mobilità.

Obiettivi: Delocalizzare la sosta lunga e sistematica nei parcheggi di scambio; Aumentare il coefficiente di occupazione;

Azioni: 1) Infomobilità integrata per l'indirizzamento dai parcheggi agli assi di distribuzione; 2) Individuazione di 4 cerniere di mobilità a Terni e 3 cerniere di mobilità a Narni.

Parcheggi insilati.

Obiettivi: Armonizzare le tariffe; Favorire l'uso delle strutture esistenti; Collegare i parcheggi alle reti di mobilità dolce;

Azioni: 1) Elevare le tariffe della sosta su strada; 2) Promuovere forme di abbonamento per categorie speciali; 3) Informatizzare l'indirizzamento e la segnaletica di orientamento.

Parcheggi per residenti.

Obiettivi: Agevolare e facilitare la sosta residenziale.

Azioni: 1) Trasferire la 2° e la 3° auto dei residenti nei parcheggi più esterni; 2) Riserva gratuita per i residenti nei parcheggi a pagamento; 3) Miglioramento spazi di sosta nei nuovi quartieri residenziali.

Sosta superficiale ad alta rotazione.

Obiettivi: Selezionare l'uso dei parcheggi attraverso l'adozione di una tariffazione piramidale.

Azioni: 1) Trasformazione generalizzata dei parcheggi liberi a pagamento con riserva per categorie da proteggere.

City logistic.

Obiettivi: Ridurre i flussi dei veicoli commerciali nei pressi del centro storico con conseguente riduzione delle emissioni e dell'inquinamento acustico.

Azioni: 1) Razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci; 2) Attivazione della piastra logistica di Maratta

Zone a traffico limitato.

Obiettivi:

1) Analisi di punti di forza e debolezza dell'attuale ZTL;

2) Politiche di regolamentazione e controllo della domanda attraverso la protezione e l'estensione della ZTL

Azioni:

1) Programmare interventi di ricalibratura, riassetto e regolamentazione dell'attuale ZTL.

Zone pedonali.

Obiettivi: Aumentare le aree pedonali anche nei quartieri esterni; Migliore convivenza tra pedoni, ciclisti e traffico e maggiori spazi per pedoni e ciclisti, soprattutto in corrispondenza delle scuole;

Azioni: 1) Progettazione di un sistema integrato e connesso di nuove aree pedonali.

Incentivare strumenti ed iniziative strutturate di mobilità sostenibile per le scuole

Obiettivi: Messa in sicurezza dei nodi in prossimità delle scuole per l'aumento della quota di mobilità pedonale e ciclabile; Riduzione del traffico di accompagnamento;

Azioni: 1) Promuovere le zone 30 in adiacenza alle scuole; 2) Mettere in sicurezza i percorsi ciclabili e pedonali liberandoli dalla sosta impropria.

Indicatori della qualità urbana e dei livelli di efficacia delle azioni previste nel PUMS.

Obiettivi: Comparazione tra situazione attuale e scenari PUMS con l'utilizzo di specifici indicatori.

Azioni: 1) Indicatori inquinamento ambientale (PM10, CO, CO2, NOx, etc.); 2) Indicatori sulla sicurezza stradale.

Al fine di illustrare di come si terrà conto degli obiettivi di protezione ambientale e di ogni considerazione ambientale durante la fase di redazione del P.U.M.S. è stata predisposta una *matrice di coerenza ambientale esterna* che mette in relazione gli obiettivi di protezione ambientale individuati e le azioni e strategie del P.U.M.S., al fine di valutarne il grado di sinergia, coerenza o conflittualità.

La verifica di coerenza esterna è finalizzata a determinare la congruenza e la compatibilità tra le azioni progettuali del piano rispetto al quadro ambientale di riferimento nelle sue componenti coinvolte dal presente piano.

Emerge che il Piano presenta condizioni di piena sostenibilità, in particolare delle 23 azioni di Piano valutate:

-21 presentano in media un'ottima propensione alla sostenibilità.

-2 moderata propensione alla sostenibilità (in quanto contengono al loro interno o dei piccoli interventi infrastrutturali o lievi potenziali disturbi alla biodiversità):

- AZIONE I1 "La mobilità dolce e la ciclabilità" questa azione al suo interno prevede la realizzazione di ciclabili in sede propria ex novo alcune delle quali con percorsi illuminati. La flora e la fauna potrebbero subire danni dalle fonti luminose quali gli impianti di illuminazione se non vengono prese le giuste misure di prevenzione per ridurre l'inquinamento luminoso.

- AZIONE I4 "Nuovi assetti circolatori e regolamentazione dei flussi" questa azione prevede al suo interno dei piccoli interventi infrastrutturali (rotatorie).

Di seguito si elencano le azioni che hanno necessità di produrre approfondimenti progettuali

1. Piste ciclabili esistenti e di progetto Terni.
2. Piste ciclabili esistenti e di progetto Narni.
3. Il sistema metropolitano dell'area vasta Terni-Narni (Conca Ternana) e della città di Terni.
4. Sistema ecosostenibile di riconnessione tra Narni scalo e Narni città: un sistema a domanda da esercire come un ascensore con chiamata a pulsante.
5. Narni città verticale: la pianificazione della mobilità su 3 dimensioni.
6. Ipotesi di ristrutturazione della rete del trasporto pubblico urbano di Terni.
7. Le cerniere di mobilità di Terni e Narni.
8. Interventi di fluidificazione lenta e messa in sicurezza dei nodi di traffico.

#### **Coerenza con il quadro di riferimento normativo.**

Il punto di partenza della pianificazione urbana nasce dalle Linee Guida Europee - *Quadro Normativo (LGE – ELTIS)*, frutto di una consultazione portata a termine per conto della Commissione Europea tra il 2010 e il 2013, e definiscono il PUMS come "*Piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Il PUMS, in particolare, non va considerato come l'ennesimo piano, piuttosto deve comprendere ed integrarsi con gli strumenti esistenti, valorizzando i principi di integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio*". Il cambio di paradigma introdotto dalle Linee Guida nel processo di pianificazione configura il PUMS quale strumento strategico che fa proprio il principio dell'approccio integrato e si basa sulla ricerca di un equilibrio nello sviluppo delle varie modalità di trasporto, sostenendo e promuovendo l'utilizzo delle varie modalità di trasporto più sostenibili. Le LGE affermano la necessità di una pianificazione della città che abbia come punto di riferimento i cittadini.

In termini meramente procedurali, le Linee Guida Europee descrivono un ciclo di pianificazione della mobilità sostenibile configurabile in 4 passi, scanditi in 11 fasi, per complessive 32 attività. La tempistica delle diverse attività non determina una struttura sequenziale ma la logica generale di indirizzo.

Il D.M. contenente le Linee Guida per la redazione dei PUMS, strutturato in 6 articoli e 2 allegati, si pone l'obiettivo (art.1) di *favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di mobilità sostenibile su tutto il territorio nazionale*. Coerentemente a quanto definito nell'allegato al Documento di economia e finanze 2017 "Connettere L'Italia: fabbisogni e progetti di Infrastrutture" e come stabilito nell'art.3 del decreto ministeriale "*le Città metropolitane, gli Enti di area vasta, i Comuni e le associazioni di Comuni con più di 100.000 abitanti predispongono ed adottano nuovi PUMS entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del decreto*".

L'atto ministeriale rappresenta uno dei Decreti attuativi del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Le Linee Guida (art.2) sono costituite da:

- una procedura uniforme per la redazione e l'approvazione del PUMS di cui all'allegato 1;
- l'individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, di cui all'allegato 2;

Al fine di promuovere una visione unitaria e sistemica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei orientati alla realizzazione di uno sviluppo equilibrato e sostenibile, i macro obiettivi minimi obbligatori unitamente ai relativi indicatori che sono elencati nell'allegato 2 sono monitorati secondo le modalità indicate dall'art.4 al fine di valutare il grado di contributo offerto al raggiungimento progressivo degli obiettivi delle politiche – azioni di rango nazionale.

L'azione del PUMS si fonda su sette strategie fondamentali:

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto;
2. Sviluppo della mobilità collettiva;
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
5. Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
6. Razionalizzazione della logistica urbana;
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile.

Come definito nell'art.4 – «Aggiornamento e Monitoraggio» - i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, predisposti su un orizzonte temporale decennale, dovranno essere aggiornati con una cadenza almeno quinquennale. Inoltre, ogni 2 anni gli Enti locali dovranno procedere al monitoraggio degli obiettivi previsti dai

Piani per valutare i risultati effettivamente ottenuti. I dati di revisione dovranno essere trasmessi all'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, che ogni biennio informerà il Parlamento sugli effetti prodotti a livello nazionale dai PUMS.

Il quadro generale dei documenti di pianificazione identificati come rilevanti ai fini della VAS sono i seguenti:

- PRT e annesso piano di Bacino
- POR FESR
- PRQA
- Strategia Energetica Ambientale Regionale 2014-2020
- PEAC
- Agenda urbana

La verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma. Il processo di valutazione è condotto attraverso l'utilizzo di matrici che evidenziano i possibili punti di interazione (positivi, negativi, incerti) tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale. L'analisi delle matrici è mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità e un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità.

L'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Questo avviene anche in questo caso tramite una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano.

Le valutazioni si possono così riassumere:

Coerenza esterna:

- le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione.
- coerenza con gli obiettivi di sostenibilità selezionati come pertinenti, al fine di valutare come e quanto sono state integrati gli obiettivi di sostenibilità nel piano.

Coerenza interna:

- coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;
- coerenza tra le politiche azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - viene esaminata la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali;
- coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano - viene valutata la coerenza ambientale del piano con un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale precedente.

Considerando il numero di iterazioni positive tra gli obiettivi, il piano appare ben strutturato. E' infatti evidente la coerenza tra i vari obiettivi di piano, e come attuare un obiettivo sia funzionale a molti degli altri obiettivi. Non vi sono obiettivi non dichiarati o non perseguiti, inoltre la maggior parte delle azioni è coerente agli obiettivi. Vi sono alcune azioni per le quali è necessario porre attenzione durante l'attuazione per garantire la coerenza agli obiettivi di piano. Nell'attuazione si dovrà garantire che gli interventi penalizzino in modo sensibile la mobilità privata, rispetto a quella sostenibile.

In generale comunque la maggior parte degli obiettivi e azioni di piano appare in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente.

### **3.Contenuti del Rapporto Ambientale**

#### **A) Adeguatezza dell'analisi di contesto:**

Lo stato di fatto del territorio comunale di Terni e Narni rappresenta contestualmente sia l'indispensabile base informativa per la costruzione del Piano, sia l'imprescindibile riferimento per la valutazione degli effetti indotti dal Piano stesso. A tal proposito, rispetto alle tematiche ritenute rilevanti per i contenuti del PUMS e, più in generale, per una adeguata caratterizzazione dello stato del territorio alla base delle successive valutazioni, è stato ricostruito il Quadro Conoscitivo del territorio comunale. E' stata quindi riportata la sintesi dello stato di fatto esistente, individuando i Punti di forza e i Punti di debolezza e Potenzialità (**Analisi SWOT**), in grado di evidenziare, anche ad un pubblico non tecnico, le caratteristiche del territorio comunale.

## **B) Effetti significativi sull'ambiente - comparazione scenari – motivazione ambientale della scelta dello scenario di Piano:**

Tutti gli interventi e le proposte scaturiscono da una rigorosa analisi e da una "pesatura" oggettiva, delle criticità riscontrate: infatti, prima di predisporre il Piano è stato organizzato un attento sistema di incontri partecipativi, di lettura del territorio e di raccolta diretta dei dati di traffico, di sosta e della mobilità in generale.

All'interno del territorio di studio si configurano interventi nei differenti modi (reti viarie, sosta, mobilità dolce, reti di pubblico trasporto, nodi per le merci, ecc.) e il PUMS assume anche la funzione di strumento di verifica trasportistica per le valutazioni di efficienza-efficacia delle azioni progettuali proposte. Tutti gli interventi configurati, ed in particolare quelli riferiti alla mobilità sostenibile, potranno trovare attuazione attraverso un generalizzato coinvolgimento di soggetti istituzionali.

Il modello di traffico ha permesso di simulare le azioni di piano. L'analisi dei risultati ottenuti dalle simulazioni ha permesso, inoltre, di valutare l'efficacia delle azioni progettuali proposte in rapporto al sistema complessivo della mobilità di Terni e Narni.

La caratterizzazione del PUMS sotto il profilo ambientale ed emissivo è avvenuta comparando la situazione attuale con lo scenario di progetto.

A partire dalla rete stradale assegnata, nella quale i carichi veicolari sono stati stabiliti dal modello di simulazione, e dal parco circolante nell'area di studio, è possibile determinare, per i diversi scenari, gli indicatori dei consumi e dei principali inquinanti legati al traffico veicolare.

### **Scenario di non intervento**

Si definisce scenario di non intervento uno scenario di piano proiettato allo stesso orizzonte temporale dello scenario di progetto (2030) nel quale, però, nessuna proposta del PUMS viene realizzata.

Nel 2011 il riparto modale nei Comuni di Terni e Narni era pari a 68.8% per l'utilizzo dell'auto e pari al 3% relativamente all'utilizzo della bicicletta. La rete stradale dello scenario di non intervento coincide quella dello stato attuale. Lo scenario di non intervento viene messo a confronto con quello di progetto ipotizzato al fine di valutare l'efficienza degli interventi di piano proposti.

### **Scenario di progetto.**

Lo scenario di progetto del PUMS, anno 2030, è lo scenario nel quale tutti gli interventi proposti dal Piano sono stati portati a termine.

Poiché lo scenario di progetto del PUMS prevede l'attuazione di tutti i percorsi ciclabili proposti è stato definito il nuovo riparto modale da applicare agli scenari di progetto per le valutazioni trasportistiche.

A partire dal riparto modale ISTAT 2011, in virtù degli interventi e delle politiche volte ad incentivare ed incoraggiare la diversione modale del mezzo privato ed in generale delle azioni proposte nel PUMS per la mobilità dolce si è ipotizzata una riduzione della matrice auto del 7% nello scenario al 2030 (spostamenti interni di Terni e Narni). Il numero di spostamenti attualmente compiuti con auto privata sono stati riassegnati alla bicicletta.

Nella definizione del quadro comparativo del sistema emissivo si è considerato il miglioramento del parco circolante stimando una riduzione dei veicoli inquinanti pari al 6% e la trasformazione delle percentuali presenti sul parco veicolare Euro 0, Euro 1 in Euro 5 e successivi.

Questo ha permesso di definire il quadro comparativo in situazione attuale e nello Scenario di progetto al 2030 considerando:

- una diversione auto -bici pari al 9% (dal 3% attuale al 12%);
- una riduzione dei veicoli inquinanti pari al 6% dovuta al rinnovo del parco veicolare (dal 68,8% al 59,8%);
- una riduzione delle emissioni dell'auto dovuta alla trasformazione delle percentuali del parco veicolare da Euro 0 ed Euro 1 a Euro 5 e successive (Scenario di non intervento e Scenario di progetto).

### **Quadro comparativo del sistema emissivo tra lo Scenario di non intervento e lo Scenario di progetto**

La caratterizzazione del PUMS sotto il profilo ambientale ed emissivo avviene comparando lo Scenario di non intervento (S0) con lo Scenario di progetto (S1).

Attraverso il modello di simulazione è possibile determinare, per i diversi scenari, i consumi e le emissioni di inquinanti legate al traffico veicolare.

Il programma EMISMOB è un modulo integrato nel software Cube6, finalizzato alla quantificazione dei consumi e delle emissioni di inquinanti, elaborando i risultati delle assegnazioni condotte.

Partendo dal flusso orario, dalla composizione del parco veicolare e dalla velocità di percorrenza il programma restituisce, per ogni singolo arco del grafo:

1. Consumo: quantità di carburante (espressa in grammi) consumata dai veicoli transitanti sull'arco
2. NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
3. CO: quantità di monossido di carbonio (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
4. PM10: quantità di polveri sottili PM10 (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
5. PTS: quantità di polveri totali sospese (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
6. CO2: quantità di anidride carbonica (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
7. N2O: quantità di monossido di azoto (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
8. CH4: quantità di metano (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco

Ricostruita la situazione attuale della mobilità nelle città di Terni e Narni, riferita all'ora di punta, attraverso il programma EMISMOB, vengono quantificati i consumi di carburante e le emissioni gassose inquinanti legati alla mobilità veicolare. Definito lo Scenario di progetto del PUMS sono determinati i consumi di carburante e le emissioni gassose conseguenti ai flussi di traffico di progetto e sono effettuati confronti con lo Scenario di non intervento.

#### **Differenze tra lo scenario di non intervento e lo scenario di progetto**

Di seguito si riporta, in forma tabellare, il consumo globale di carburante e le emissioni in atmosfera dei principali inquinanti causati dalla mobilità veicolare nello Scenario di non intervento (S0) e nello Scenario di progetto (S1). Le comparazioni sono effettuate nello scenario 2030.

Nell'ipotesi in cui tutti gli interventi proposti dal PUMS vengano realizzati (Scenario di progetto-S1), nella loro complessità ed articolazione, si può stimare un risparmio delle emissioni inquinanti pari a:

Unità di misura Risparmi/annuo (valori %).

Carburante totale Tonn/anno 4%

NOx Tonn/anno 4%

CO Tonn/anno 6%

PM10 Tonn/anno 5%

PTS Tonn/anno 4%

CO2 Tonn/anno 6%

N2O Tonn/anno 6%

CH4 Tonn/anno 4%

I risparmi percentuali indicati sono da intendersi per ciascun anno fino al 2030.

#### **C) Coerenza e chiarezza della Sintesi non tecnica**

La Sintesi non tecnica è formulata come documento autonomo rispetto al rapporto ambientale. E' in grado di offrire un visione sintetica e sufficientemente chiara del piano per garantire a chiunque una lettura esauriente degli aspetti principali del PUMS e degli effetti attesi sull'ambiente.

### **CONCLUSIONI ISTRUTTORIE**

Sulla base di tutto quanto premesso e considerato ed in particolare per quanto emerso durante i lavori della Conferenza di VAS si ritiene di disporre dei necessari elementi di valutazione per esprimere un Parere motivato FAVOREVOLE, integrato ai fini della valutazione d'incidenza ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i., sulla proposta del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Terni/Narni nel rispetto delle seguenti indicazioni ed osservazioni:

#### **Aspetti urbanistici e territoriali**

- Nei successivi sviluppi, le previsioni aventi ripercussioni sulla destinazione e l'uso del suolo dovranno essere recepite anche all'interno del PRG parte operativa e dei piani attuativi, ed essere esplicitate anche con norme cogenti circa gli interventi da realizzare.
- Sia per gli interventi di tipo gestionale che per quelli di tipo infrastrutturale, da far precedere da una classificazione delle strade e delle infrastrutture per la mobilità in genere, è necessario tenere conto dei requisiti e standard di qualità previsti dal R.R. 2/2015.
- I Comuni di Terni e Narni sono tenuti a rispettare quanto previsto dalla L.R. 1/2015 in merito alle varianti urbanistiche.

#### **Aspetti sulla risorsa idrica**

- Per quanto riguarda le interferenze con le infrastrutture a rete in gestione della Sii si evidenzia preliminarmente che allo stato attuale con la documentazione prodotta Società valuterà definitivamente tali sovrapposizioni al momento della presentazione di un progetto esecutivo di dettagliato. Si evidenzia fin da ora comunque che se, gli scavi per la realizzazione delle piste ciclabili non superano una profondità maggiore a cm 80, non dovrebbero esistere relative interferenze. Pertanto, si rilascerà parere di competenza definitivo dopo la presentazione di una progettazione di dettaglio con i dati sopra indicati precisando, fin da ora, che qualora si dovessero verificare in fase di progettazione esecutiva eventuali opere di adeguamento funzionale degli impianti in gestione alla Sii per esigenze idriche superiori a quelle attuali, le stesse dovranno essere espletate e realizzate come previsto nel Regolamento ATI 4 (ora AURI) approvato assemblea dei Sindaci delibera n. 9 del 28/05/2010, secondo cui gli Enti Locali hanno l'obbligo di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione alle scelte urbanistiche, previo parere di compatibilità con il Piano di Ambito e a seguito di convenzione con gestore del servizio.

#### **Aspetti naturalistici**

- qualora eventuali previsioni urbanistiche, contenute nel Piano, dovessero interferire con le aree Natura 2000 e con le aree classificate dalla Rete Ecologica come:
  - Corridoi e Pietre di Guado: Habitat

- Corridoi e Pietre di Guado: Connettività
- Frammenti: Habitat
- Frammenti. Connettività

dovranno essere soggette ad apposita valutazione di competenza del Servizio regionale Montagna, Foreste, Sistemi naturalistici.

### **Aspetti paesaggistici**

- Si raccomanda di tener conto negli interventi previsti del quadro conoscitivo del PPR per ciò che riguarda il Paesaggio Regionale della Conca ternana. Per quanto concerne interventi inerenti l'infrastrutturazione leggera, soprattutto per i luoghi simbolo della città bisogna prevedere studi di inserimento paesaggistico degli interventi. Per la sostenibilità paesaggistica e la salubrità della qualità urbana del paesaggio e del territorio dovrà essere prevista nel tempo una continuità con i percorsi verdi e ciclabili già presenti nel territorio. Gli stessi dovranno essere facilmente riconoscibili e potrebbero innescare attraverso una rete di mobilità verde azioni positive quali l'incremento delle fasce di vegetazione;
- particolare attenzione va posta per quelle aree tutelate paesaggisticamente ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.Lgs.42/2004 per le quali è prevista l'acquisizione della preventiva Autorizzazione paesaggistica
- per i nuovi collegamenti ciclabili e pedonali prevedere dove possibile, ed in particolare lungo i margini del fiume Nera e nel territorio aperto del comune di Narni, l'impiego delle tecniche di ingegneria naturalistica;
- lungo i collegamenti ciclabili e pedonali, sia di nuova realizzazione che esistenti, prevedere un rafforzamento della vegetazione sia in forma lineare, utilizzando siepi e filari arborei, che a macchia, favorendo al massimo l'adozione di tali accorgimenti anche in ambito urbano;
- per la scelta delle nuove piantumazioni attenersi alle indicazioni contenute al punto 5 delle schede normative delle Unità di Paesaggio relative alle varie zone interessate;
- nella realizzazione di interventi a margine del fiume rivolgere particolare attenzione alle fasce di vegetazione ripariale, prevedendone il mantenimento e, dove carenti o degradate, l'ampliamento e la reintegrazione con specie autoctone;
- evitare la bitumatura nella pavimentazione dei percorsi ciclo-pedonali, dove possibile anche in ambito urbano, orientandosi preferibilmente su materiali filtranti come la terra battuta stabilizzata;
- per le nuove opere edilizie necessarie all'attuazione del piano, quali velostazioni, strutture a servizio di parcheggi e quant'altro, prevedere per quanto possibile l'impiego di tecniche di bio-architettura;
- riguardo al sistema meccanizzato di collegamento previsto tra Narni Scalo ed il parcheggio del Suffragio, l'intervento deve essere studiato in modo da non creare interferenze con gli elementi caratterizzanti le UdP nelle quali ricade ed in particolare la Sub Unità 2Cc1 "Colline interne di Castel Vecchio – Villa Erolì di Narni";
- per gli interventi riguardanti i collegamenti tra Narni Scalo e Narni sarà comunque necessario un esame più approfondito nelle successive fasi di pianificazione, anche dal punto di vista delle interferenze con la viabilità provinciale.

### **Monitoraggio ambientale**

- Il proponente procederà alla formulazione di una proposta di Piano di monitoraggio integrando il core set di monitoraggio dell'attuazione del piano con indicatori ambientali specifici.
- Il piano operativo di monitoraggio che sarà allegato al protocollo di monitoraggio sottoscritto tra ARPA UMBRIA, Autorità procedente e Autorità competente per la VAS dovrà avere durata minima di 5 anni e prevedere le fonti dei dati e le modalità di coordinamento della raccolta e dei flussi di trasmissione dei dati stessi, laddove siano coinvolti soggetti terzi detentori delle informazioni necessarie.
- Nei trenta giorni dalla pubblicazione del provvedimento di definitiva approvazione del PUMS dovrà essere sottoscritto apposito Protocollo tecnico di monitoraggio ambientale tra Autorità procedente (il Comune di Terni, il Comune di Narni) Autorità competente (il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale) e ARPA UMBRIA. Nel Protocollo di monitoraggio ambientale saranno specificati:
  - soggetti responsabili;

- soggetto/i attuatore/i del monitoraggio;
  - le risorse finanziarie individuate e rese disponibili per l'effettuazione delle misurazioni e la redazione dei Report di monitoraggio;
  - il cronoprogramma con indicazione delle scadenze per la redazione dei Report periodici e per la presentazione degli stessi;
  - le componenti ambientali interessate direttamente o indirettamente dall'attuazione del P/P e oggetto di monitoraggio;
  - le azioni del P/P che possono produrre effetti rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale;
  - gli indicatori ed i relativi target per la misurazione degli effetti prodotti.
- Gli indicatori ambientali dovranno focalizzare prevalentemente i potenziali effetti sulle matrici Aria (emissioni e qualità dell'aria) Energia e Rumore e dovranno prevedere:
- Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano: numero di superamenti e concentrazioni medie (acquisizione ed elaborazione dati ogni 2 anni Fonte ARPA).
  - Emissioni inquinanti da traffico (Fonte inventario emissioni regionale - ARPA): Kg PM10 e NOx acquisizione; elaborazione dati ogni 3 anni.
  - Emissioni gas serra da traffico (inventario emissioni regionale - ARPA) ton CO2 acquisizione; elaborazione dati ogni 3 anni.
  - Consumi energetici settore trasporti (monitoraggio PAES) Tep (tonn eq petrolio) Fonte monitoraggio PAES elaborazione dati ogni 5 anni Comune settore ambiente (se disponibile possibile anche utilizzare altre fonti).
  - Popolazione esposta (mappa acustica strategica) popolazione esposta a Lden (sorgente traffico) da mappatura acustica elaborazione ogni 5 anni (aggiornamento mappa strategica) Fonte Comune settore ambiente (o indicare fonti alternative).
- Il piano operativo dovrà essere gestito dal Comune (indicando l'ufficio competente in materia), avere durata minima di 5 anni e prevedere le fonti dei dati e le modalità di coordinamento della raccolta e dei flussi di trasmissione dei dati stessi, laddove siano coinvolti soggetti terzi detentori delle informazioni necessarie

#### **Considerazioni sulle 5 osservazioni pervenute nei termini durante la fase di consultazione pubblica**

Il Piano va integrato e conformato con i contenuti di tutte le osservazioni accolte come espressamente indicato all'Allegato B parte integrante della presente Relazione conclusiva.

#### **Adempimenti legati alla approvazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Terni/Narni ai sensi della DGR 233 del 13.03.2018**

L'Autorità procedente, avvalendosi della collaborazione dell'Autorità competente, ai sensi del comma 6, dell'art. 4, della l.r. 12/2010, prima della presentazione del P/P all'organo competente per l'approvazione definitiva, effettua le opportune revisioni e/o adeguamenti del piano o programma per conformarlo al contenuto del Parere motivato ed in particolare delle prescrizioni ed indicazioni conseguenti agli accoglimenti:

- dei pareri pervenuti come riportato all'Allegato A parte integrante della presente Relazione conclusiva;
- delle Osservazioni pervenute da parte del pubblico come riportato all'Allegato B parte integrante della presente Relazione conclusiva.

L'Autorità procedente è tenuta a comunicare all'Autorità competente le revisioni, gli adeguamenti, le integrazioni effettuate sul P/P per conformarlo ai contenuti del Parere motivato.

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 17 del D.Lgs.152/2006 il Comune di Terni ed il comune di Narni dovranno disporre che il provvedimento finale di approvazione del PUMS dia atto che ai fini della VAS insieme al Rapporto ambientale sono allegati e parte della documentazione di Piano, anche i documenti:

- **una Dichiarazione di sintesi finale;**
- **le Misure adottate in merito al monitoraggio.**

L'atto di approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e tutta la documentazione che lo compone saranno pubblicati sul sito web istituzionale del Comune di Terni e di Narni. Inoltre l'indirizzo web del sito comunale dovrà essere comunicato al Servizio regionale Valutazioni ambientali, Sviluppo e sostenibilità ambientale al fine di consentire gli adempimenti sull'informazione ambientale in materia di VAS anche sul sito web della Regione Umbria, Area tematica ambiente, Valutazioni ambientali.

Perugia, 09/12/2019

L'istruttore  
Giovanni Roccatelli

Il Responsabile di Sezione  
Alfredo Manzi

## ALLEGATO A osservazioni pervenute da Soggetti pubblici

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
1) AURI (nota prot. n.0204629 del 04.11.2019 e nota prot. n. 0217703 del 21.11.2019)	
<p>Nota n. 0204629</p> <p>La presente comunicazione quale riscontro alla PEC della Regione Umbria prot. n. 197672 del 24/10/2019, acquisita al prot. n. 9133 del 24/10/2019, relativa a quanto in oggetto.</p> <p>Si comunica la SII scpa, gestore del servizio idrico integrato, interessato con PEC AURI prot. n. 9200 del 28/10/2019, sta provvedendo alle verifiche di competenza tra cui il rilievo di eventuali fabbisogni ed interferenze delle opere in oggetto, con le infrastrutture di pubblico acquedotto e di fognatura in gestione, il cui esito sarà comunicato dallo stesso nei termini previsti dalla Conferenza dei Servizi.</p> <p>Ciò premesso si evidenzia fin da subito che il servizio idrico integrato si occupa di implementazioni infrastrutturali quali opere di captazione, adduzione e distribuzione di acqua, di fognatura e di depurazione delle acque reflue per usi esclusivamente civili, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 141, c. 2 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i.</p> <p>Ai sensi di quanto previsto dall'art. 157 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. e del Regolamento approvato con Delibera n. 9 del 28/05/2010 dall'Assemblea dei Sindaci dell'ex ATI 4 Umbria oggi Sub Ambito 4 dell'AURI, gli Enti Locali hanno la facoltà di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione alle scelte urbanistiche effettuate, previo parere di compatibilità con il Piano di Ambito e a seguito di convenzione con il soggetto Gestore del servizio medesimo al quale le opere, una volta realizzate, vengono affidate in concessione.</p> <p>Si evidenzia infine che, l'incremento infrastrutturale programmato per il biennio 2018-2019, per il Sub Ambito 4 dell'AURI, denominato Programma degli Interventi, è stato definito ed approvato dall'Assemblea dei Sindaci dell'AURI, con Delibera n. 11 del 27/07/2018.</p> <p>Per quanto in premessa e per impegni concomitanti precedentemente assunti comunichiamo che non parteciperemo ai lavori della Conferenza dei Servizi fissati per il giorno 5 novembre p.v.</p> <p>Nota n. 0217703</p> <p>La presente quale integrazione alla precedente comunicazione AURI prot. n. 9300 del 04/11/2019 di riscontro alla PEC della Regione Umbria prot. n.</p>	<p>Si accoglie e si prescrive:</p> <p><i>per quanto riguarda le interferenze con le infrastrutture a rete in gestione della Sii si evidenzia preliminarmente che allo stato attuale con la documentazione prodotta la scrivente Società si riserva di valutare definitivamente tali sovrapposizioni al momento della presentazione di un progetto esecutivo di dettagliato. Si evidenzia fin da ora comunque che se, gli scavi per la realizzazione delle piste ciclabili non superano una profondità maggiore a cm 80, non dovrebbero esistere relative interferenze. Pertanto, si rilascerà parere di competenza definitivo dopo la presentazione di una progettazione di dettaglio con i dati sopra indicati precisando, fin da ora, che qualora si dovessero verificare in fase di progettazione esecutiva eventuali opere di adeguamento funzionale degli impianti in gestione alla Sii per esigenze idriche superiori a quelle attuali, le stesse dovranno essere espletate e realizzate come previsto nel Regolamento ATI 4 (ora AURI) approvato assemblea dei Sindaci delibera n. 9 del 28/05/2010, secondo cui gli Enti Locali hanno l'obbligo di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione alle scelte urbanistiche, previo parere di compatibilità con il Piano di Ambito e a seguito di convenzione con gestore del servizio.</i></p>

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>197672 del 24/10/2019, acquisita al prot. n. 9133 del 24/10/2019, relativa a quanto in oggetto.</p> <p>Si trasmette in allegato l'esito delle verifiche della SII scpa, gestore del servizio idrico integrato il quale, per quanto riguarda le interferenze con le infrastrutture a rete in gestione della SII, le stesse saranno valutate alla presentazione di un progetto esecutivo di dettaglio e che tuttavia, essendo gli scavi per la realizzazione delle piste ciclabili entro la profondità di 80 cm, non dovrebbero manifestarsi interferenze.</p> <p>Rileva inoltre che il soggetto proponente provveda, in caso di necessità, alla realizzazione delle necessarie infrastrutture di pubblico acquedotto, di fognatura e depurazione a servizio dell'intervento proposto, previa acquisizione di nulla osta del soggetto Gestore a cui le opere, una volta realizzate possono essere affidate in concessione per la relativa gestione, secondo le vigenti procedure AURI.</p> <p>Allegato: Servizio Idrico Integrato <i>Oggetto: AURI prot. 9200 del 28/10/2019 - trasmissione PEC Regione Umbria protocollo nr. 0197672- 2019 - Processo di VAS sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Terni e Narni</i> <i>Trasmissione preliminari osservazioni e precisazioni.</i></p> <p>Con riferimento a quanto in oggetto la Scrivente Società in qualità di gestore del Servizio Idrico</p> <p>Integrato:</p> <p><i>_ Preso atto delle Vs. comunicazione del 29/10/2019 (rif. prot. prot. 9200) e del 04/11/2019 (rif. prot. 9300);</i></p> <p><i>_ Vista la nota della Regione Umbria invitata ad AURI (nr. 0197672-2019) con la quale comunicaVa l'avvio della Procedura Verifica Assoggettabilità a VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Terni e Narni;</i></p> <p><i>_ Esaminata dai Soci gestori la procedura di Verifica Assoggettabilità a VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Terni e Narni;</i></p> <p><i>_ Visto il Regolamento ATI 4 approvato assemblea dei Sindaci delibera n. 9 del 28/05/2010, secondo cui gli Enti Locali hanno la facoltà di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione alle scelte urbanistiche, previo parere di compatibilità con il Piano di Ambito e a seguito di convenzione con gestore del servizio.</i></p> <p><i>_ Preso atto che l'incremento infrastrutturale programmato per il biennio 2018-2019 per il Sub Ambito 4 dell'AURI, denominato Programma degli Interventi, è stato definito ed approvato dall'Assemblea dei Sindaci dell'AURI con Delibera n° 11 del 27/07/2018;</i></p>	

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>rilascia le seguenti osservazioni e precisazioni preliminari:  Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) è un piano di settore a carattere strategico finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il risparmio energetico. Tale documento considera la proposta del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) nei Comuni di Narni e Terni.</p> <p>Per quanto riguarda le interferenze con le infrastrutture a rete in gestione della Sii si evidenzia preliminarmente che allo stato attuale con la documentazione prodotta la scrivente Società si riserva di valutare definitivamente tali sovrapposizioni al momento della presentazione di un progetto esecutivo di dettaglio. Si evidenzia fin da ora comunque che se, gli scavi per la realizzazione delle piste ciclabili non superano una profondità maggiore a cm 80, non dovrebbero esistere relative interferenze. Pertanto, si rilascerà parere di competenza definitivo dopo la presentazione di una progettazione di dettaglio con i dati sopra indicati precisando, fin da ora, che qualora si dovessero verificare in fase di progettazione esecutiva eventuali opere di adeguamento funzionale degli impianti in gestione alla Sii per esigenze idriche superiori a quelle attuali, le stesse dovranno essere espletate e realizzate come previsto nel Regolamento ATI 4 (ora AURI) approvato assemblea dei Sindaci delibera n. 9 del 28/05/2010, secondo cui gli Enti Locali hanno l'obbligo di realizzare le opere necessarie per provvedere all'adeguamento del servizio idrico in relazione alle scelte urbanistiche, previo parere di compatibilità con il Piano di Ambito e a seguito di convenzione con gestore del servizio.</p>	
<p><b>2) REGIONE UMBRIA – SERVIZIO FORESTE, MONTAGNA, SISTEMI NATURALISTICI, FAUNISTICA (nota prot. n.0206791 del 06.11.2019)</b></p>	
<p>Esaminata la documentazione trasmessa di cui all'oggetto, acquisita agli atti con Pec prot.n.197672-2019, per quanto attiene alla L.R. n.1/2015, al D.P.R. 357/1997 s.m.i. e alla D.G.R.1274/2008 e s.m.i. in linea generale si esprime parere favorevole all'approvazione del Piano, qualora eventuali previsioni urbanistiche, contenute nel Piano, dovessero interferire con le aree Natura 2000 e con le aree classificate dalla Rete Ecologica come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Corridoi e Pietre di Guado: Habitat</li> <li>- Corridoi e Pietre di Guado: Connettività</li> </ul>	<p>Si accoglie e si prescrive:  <i>qualora eventuali previsioni urbanistiche, contenute nel Piano, dovessero interferire con le aree Natura 2000 e con le aree classificate dalla Rete Ecologica come:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Corridoi e Pietre di Guado: Habitat</i></li> <li>- <i>Corridoi e Pietre di Guado: Connettività</i></li> <li>- <i>Frammenti: Habitat</i></li> <li>- <i>Frammenti. Connettività</i></li> </ul> <p><i>dovranno essere soggette ad apposita valutazione di competenza del Servizio scrivente</i></p>

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>- Frammenti: Habitat</p> <p>- Frammenti. Connettività</p> <p>dovranno essere soggette ad apposita valutazione di competenza del Servizio scrivente.</p>	
<p><b>3) ARPA (nota prot. 0206774 del 06.11.2019)</b></p>	
<p>In relazione al rapporto ambientale presentato dal proponente di evidenziano i seguenti aspetti:</p> <p>Il rapporto contiene tutti gli elementi utili a formulare un piano di monitoraggio ambientale adeguato che contenga un numero contenuto e mirato di indicatori, un loro valore iniziale ex ante ricavabile dalle analisi di scenario effettuate ed un valore target da monitorare durante l'implementazione del PUMS.</p> <p>Il set finale di indicatori dovrà essere concordato con l'Autorità competente e ARPA Umbria e saranno inseriti in un piano operativo in cui dovrà essere specificato il core set di indicatori ambientali distinto da quelli di monitoraggio dell'attuazione del piano.</p> <p>Gli indicatori ambientali dovranno focalizzare prevalentemente i potenziali effetti sulle matrici Aria (emissioni e qualità dell'aria) Energia e Rumore e dovranno prevedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano: numero di superamenti e concentrazioni medie (acquisizione ed elaborazione dati ogni 2 anni Fonte ARPA).</li> <li>2) Emissioni inquinanti da traffico (Fonte inventario emissioni regionale - ARPA): Kg PM10 e NOx acquisizione; elaborazione dati ogni 3 anni.</li> <li>3) Emissioni gas serra da traffico (inventario emissioni regionale - ARPA) ton CO2 acquisizione; elaborazione dati ogni 3 anni.</li> <li>4) Consumi energetici settore trasporti (monitoraggio PAES) Tep (tonn eq petrolio) Fonte monitoraggio PAES elaborazione dati ogni 5 anni Comune settore ambiente (se disponibile possibile anche utilizzare altre fonti).</li> <li>5) Popolazione esposta (mappa acustica strategica) popolazione esposta a Lden (sorgente traffico) da mappatura acustica elaborazione ogni 5 anni (aggiornamento mappa strategica) Fonte Comune settore ambiente (o indicare fonti alternative).</li> </ol> <p>Il piano operativo dovrà essere gestito dal Comune (indicando l'ufficio competente in materia), avere durata minima di 5 anni e prevedere le fonti dei dati e le modalità di coordinamento della raccolta e dei flussi di trasmissione dei</p>	<p>Si accoglie e si prescrive:</p> <p><i>il set finale di indicatori dovrà essere concordato con l'Autorità competente e ARPA Umbria e saranno inseriti in un piano operativo in cui dovrà essere specificato il core set di indicatori ambientali distinto da quelli di monitoraggio dell'attuazione del piano. Gli indicatori ambientali dovranno focalizzare prevalentemente i potenziali effetti sulle matrici Aria (emissioni e qualità dell'aria) Energia e Rumore e dovranno prevedere:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico e fondo urbano: numero di superamenti e concentrazioni medie (acquisizione ed elaborazione dati ogni 2 anni Fonte ARPA).</i></li> <li>2) <i>Emissioni inquinanti da traffico (Fonte inventario emissioni regionale - ARPA): Kg PM10 e NOx acquisizione; elaborazione dati ogni 3 anni.</i></li> <li>3) <i>Emissioni gas serra da traffico (inventario emissioni regionale - ARPA) ton CO2 acquisizione; elaborazione dati ogni 3 anni.</i></li> <li>4) <i>Consumi energetici settore trasporti (monitoraggio PAES) Tep (tonn eq petrolio) Fonte monitoraggio PAES elaborazione dati ogni 5 anni Comune settore ambiente (se disponibile possibile anche utilizzare altre fonti).</i></li> <li>5) <i>Popolazione esposta (mappa acustica strategica) popolazione esposta a Lden (sorgente traffico) da mappatura acustica elaborazione ogni 5 anni (aggiornamento mappa strategica) Fonte Comune settore ambiente (o indicare fonti alternative).</i></li> </ol> <p><i>Il piano operativo dovrà essere gestito dal Comune (indicando l'ufficio competente in materia), avere durata minima di 5 anni e prevedere le fonti dei dati e le modalità di coordinamento della raccolta e dei flussi di trasmissione dei dati stessi, laddove siano coinvolti soggetti terzi detentori delle informazioni necessarie.</i></p>

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
dati stessi, laddove siano coinvolti soggetti terzi detentori delle informazioni necessarie.	
<p>4) <i>REGIONE UMBRIA – SERVIZIO GEOLOGICO PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI SUL RISCHIO IDROGEOLOGICO E GESTIONE DELLE COMPETENZE REGIONALI IN MATERIA DI ACQUE PUBBLICHE (nota prot. 0218268 del 22.11.2019)</i></p>	
<p>Premesso che con lettera del 24/10/2019 del Servizio Valutazioni Ambientali, Sviluppo e Sostenibilità Ambientale è stata trasmessa al Servizio Geologico programmazione degli interventi sul rischio idrogeologico e gestione delle competenze regionali in materia di acque pubbliche, copia della domanda relativa l'intervento in epigrafe per l'espressione del parere di competenza. Sono stati consultati gli elaborati grafici all'indirizzo web:  <a href="http://www.comune.terni.it/valutazione-ambientale-strategica">http://www.comune.terni.it/valutazione-ambientale-strategica</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Piste ciclabili esistenti e di progetto e zone 30 Comune di Terni</li> <li>- Piste ciclabili esistenti e di progetto e zone 30 Comune di Narni</li> <li>- Parcheggi di scambio e cerniere di mobilità -Comune di Terni</li> <li>- Parcheggi di scambio e cerniere di mobilità-Comune di Narni</li> <li>- Interventi di fluidificazione lenta e messa in sicurezza dei nodi di traffico – Inquadramento generale</li> <li>- Collegamenti ciclo-pedonali di progetto tra l'area del Palazzetto e il Centro Storico</li> <li>- Nuova accessibilità alla zona industriale di Via del Maglio (A1)</li> <li>- Adeguamento della rotatoria all'intersezione tra Viale dello Stadiostrada di San Martino e nuova viabilità (R1)</li> <li>- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via del Centenario, Via Francesco Ialenti e nuova viabilità (R2)</li> <li>- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via del Centenario, Via dei Gonzaga e Via la Macerata (R3)</li> <li>- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via del Centenario e strada di Lagarello (R4)</li> <li>- Nodo di Via Cesare Battisti - Via Borsi - Via Cesare Battisti – Via Guglielmo Oberdan - stato attuale</li> <li>- Risoluzione del nodo di Via Cesare Battisti - Via Borsi – Via Cesare Battisti - Via Guglielmo Oberdan - Soluzione A</li> <li>- Risoluzione del nodo di Via Cesare Battisti - Via Borsi - Via Cesare Battisti - Via Guglielmo Oberdan - Soluzione B</li> <li>- Risoluzione del nodo di Viale Prati - Via XX Settembre – Viale Villafranca (R6)</li> <li>- Risoluzione del nodo di Viale Trieste - Via B.Croce - Via C.Mazzieri (R7)</li> </ul>	<p><i>Si prende atto</i></p>

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risoluzione del nodo di Viale VIII Marzo (R8)</li> <li>- Rotatoria di progetto all'intersezione tra Via Giuseppe di Vittorio e Viale Filippo Turati (R9)</li> <li>- Il Sistema metropolitano dell'area vasta Terni-Narni (Conca Ternana) e della città di Terni</li> <li>- Ipotesi di ristrutturazione della rete del trasporto pubblico urbano di Terni</li> <li>- Narni città verticale: la pianificazione della mobilità su 3 dimensioni</li> <li>- Sistema ecosostenibile di riconessione tra Narni Scalo e Narni città: un sistema a domanda da esercire come un ascensore con chiamata a pulsante</li> </ul> <p>Vista la cartografia P.U.T. Legge Regionale 27/2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Carta n.11- Gli interventi non risultano coinvolgere delle aree di particolare interesse geologico;</li> <li>- La cartografia di Pericolosità sismica locale di livello 1 della Regione Umbria in formato KMZ visionabile tramite l'applicativo Google Earth, sezioni 346/040-346/080-347/010-346/070; non emergono situazioni d'instabilità gravitativa interferenti con gli interventi del PUMS.</li> <li>- La cartografia del Dissesto Idrogeologico da frana – scala 1.200.000; Il Comune di Terni presenta un indice di franosità medio basso mentre quello del Comune di Narni è medio alto. Considerato che le azioni di progetto previste nel PUMS dei Comuni di Narni e Terni, non comportano dei nuovi consumi di suolo.</li> </ul> <p>Si ritiene che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dei Comuni di Terni e Narni, nell'ambito del processo di VAS, possa essere favorevolmente accolto.</p>	
<p><b>5) REGIONE UMBRIA - SERVIZIO PIANIFICAZIONE E TUTELA PAESAGGISTICA (nota prot.0225822 del 03/12/2019)</b></p>	
<p>Si raccomanda di tener conto negli interventi previsti del quadro conoscitivo del PPR per ciò che riguarda il Paesaggio Regionale della Conca ternana.</p> <p>Per quanto concerne interventi inerenti l'infrastrutturazione leggera, soprattutto per i luoghi simbolo della città bisogna prevedere studi di inserimento paesaggistico degli interventi. La sostenibilità paesaggistica e la salubrità della qualità urbana del paesaggio e del territorio dovrà essere prevista una continuità con i percorsi verdi e ciclabili già presenti nel territorio. Gli stessi dovranno essere facilmente riconoscibili e potrebbero innescare attraverso una rete di mobilità verde azioni positive quali l'incremento delle fasce di vegetazione.</p>	<p><i>Si concorda, si è tenuto in considerazione della formazione del Piano</i></p> <p><i>Si concorda e si tiene in considerazione nella attuazione progressiva degli interventi di Piano</i></p>

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>Particolare attenzione va posta per quelle aree tutelate paesaggisticamente ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 per le quali è prevista l'acquisizione della preventiva Autorizzazione paesaggistica</p>	<p><i>Si prescrive: Particolare attenzione va posta per quelle aree tutelate paesaggisticamente ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 per le quali è prevista l'acquisizione della preventiva Autorizzazione paesaggistica</i></p>
<p><b>6) REGIONE UMBRIA - SERVIZIO URBANISTICA (nota prot. 0218654 del 22.11.2019)</b></p>	
<p>Facendo seguito alla nota del Comune di Terni, Direzione Polizia Locale – Mobilità, pervenuta con PEC n. 0139586 del 18.07.2019 con la quale si comunica la possibilità di far pervenire i propri contributi in merito al Piano in oggetto, sia ai Comuni interessati, sia direttamente alla Regione dell'Umbria, si ritiene opportuno segnalare quanto di seguito riportato.</p> <p>Gli obiettivi del Piano riguardano dei macrotemi tra i quali: la mobilità dolce e la ciclabilità per incentivare l'uso di modalità alternative all'auto; le zone 30 per la riduzione della velocità; i corridoi pedonali protetti per proteggere le utenze vulnerabili; Terni città sicura per aumentare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada; Infomobilità e ITS per il controllo e il rilievo del traffico nei punti di accesso e uscita della città; il sistema del ferro per il trasferimento di spostamenti ora effettuati con l'uso dell'auto alla mobilità sostenibile; i nodi intermodali per arrestare la mobilità privata all'esterno delle zone centrali dei centri urbani e molti altri ancora.</p> <p>Pur non potendo che condividere tali obiettivi si ritiene di approfondire l'aspetto del <u>consumo del suolo</u> con riferimento agli interventi da realizzare.</p> <p>Si ritiene necessario che il Piano indichi le opere già esistenti (parcheggi, piste ciclabili, metropolitana di superficie, etc.), e riporti un'analisi delle criticità che a tutt'oggi non hanno consentito la fruibilità delle stesse. Per esempio, in alcuni casi, si è potuto constatare l'abbandono, l'incuria il mancato o ridotto utilizzo di alcune opere e manufatti (come per il potenziamento della tratta ferroviaria Cesi-Terni) e individuare, eventualmente, oltre alle nuove realizzazioni, anche un "piano" che ne garantisca la manutenzione e l'uso nel tempo.</p> <p>Un altro aspetto da indicare dovrebbe essere la previsione temporale degli interventi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi e, pertanto, si ritiene opportuno inserire un cronoprogramma che consenta una lettura degli interventi previsti dal Piano in rapporto al conseguimento del relativo obiettivo e al progressivo conseguimento degli obiettivi globali.</p> <p>Oltre a dare espressamente conto degli interventi già esistenti e di quelli</p>	<p><i>Il Piano analizza e approfondisce le relazioni con le opere già realizzate e pone obiettivi precisi circa la valorizzazione di opere esistenti ma attualmente non utilizzate.</i></p> <p><i>Il Piano è stato integrato con quanto richiesto</i></p>

<b>Sintesi per punti del parere o osservazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>previsti dal PUMS, si ritiene necessario che i Comuni indichino nel PUMS stesso la rispondenza dei nuovi interventi con le previsioni del PRG Parte Strutturale e del PRG Parte Operativa o, in assenza di tale rispondenza, delle varianti necessarie – e dei relativi impegni dell'Amministrazione al riguardo - per rendere coerenti lo strumento urbanistico e quello inerente la mobilità.</p> <p>Nei successivi sviluppi, le previsioni aventi ripercussioni sulla destinazione e l'uso del suolo dovranno essere recepite anche all'interno del PRG parte operativa e dei piani attuativi, ed essere esplicitate anche con norme cogenti circa gli interventi da realizzare</p> <p>Si ricorda che, sia per gli interventi di tipo gestionale che per quelli di tipo infrastrutturale, da far precedere da una classificazione delle strade e delle infrastrutture per la mobilità in genere, è necessario tenere conto dei requisiti e standard di qualità previsti dal R.R. 2/2015</p>	<p><i>Si prende atto e si provvederà nel tempo</i></p> <p><i>Si prende atto e si terrà conto nel tempo della indicazione</i></p>
<p>6) REGIONE UMBRIA - SERVIZIO URBANISTICA (nota prot. 0226699 del 4/12/2019)</p>	
<p>Si è presa visione della documentazione integrativa prodotta ove si attesta la coerenza delle previsioni di piano con il PRG vigente, tranne che per alcuni interventi che necessitano di varianti al PRG.</p> <p>Preso atto di quanto dichiarato e confermando le considerazioni del precedente parere si raccomanda ai Comuni di Terni e Narni di rispettare quanto previsto dalla L.R. 1/2015 in merito alle varianti urbanistiche.</p>	<p><i>Si indica la Comune di Terni e al Comune di Narni di rispettare quanto previsto dalla L.R. 1/2015 in merito alle varianti urbanistiche.</i></p>

<p>7) PROVINCIA DI TERNI PARERE IN DATA 3/12/2019</p>	
<p>Con riferimento alla richiesta di parere in merito alla verifica di assoggettabilità a V.A.S. di cui in oggetto, pervenuta dalla Regione Umbria in data 26.11.2019 ns. prot. n. 21932; presa visione della relativa documentazione consultabile all'indirizzo web <a href="http://www.comune.terni.it/valutazione-ambientale-strategica">http://www.comune.terni.it/valutazione-ambientale-strategica</a>,</p>	

dalla quale si evince che il territorio interessato dal piano ricade prevalentemente all'interno dell'Unità di Paesaggio 2CT "Conca Ternana", oltre che 3Mn "Monti Narnesi", 3Vnt "Valle Nera – S. Liberato – confluenza Nera-Tevere" e molto limitatamente 2Cc sub unità 2Cc1 "Villa Erolì di Narni"; per quanto di competenza relativamente alle Unità di Paesaggio del PTCP, si formulano le seguenti raccomandazioni:

- per i nuovi collegamenti ciclabili e pedonali prevedere dove possibile, ed in particolare lungo i margini del fiume Nera e nel territorio aperto del comune di Narni, l'impiego delle tecniche di ingegneria naturalistica;

*Si concorda e recepisce nel Piano*

- lungo i collegamenti ciclabili e pedonali, sia di nuova realizzazione che esistenti, prevedere un rafforzamento della vegetazione sia in forma lineare, utilizzando siepi e filari arborei, che a macchia, favorendo al massimo l'adozione di tali accorgimenti anche in ambito urbano;

*Si concorda e recepisce nel Piano*

- per la scelta delle nuove piantumazioni attenersi alle indicazioni contenute al punto 5 delle schede normative delle Unità di Paesaggio relative alle varie zone interessate;

*Si concorda e si recepisce nel Piano*

- nella realizzazione di interventi a margine del fiume rivolgere particolare attenzione alle fasce di vegetazione ripariale, prevedendone il mantenimento e, dove carenti o degradate, l'ampliamento e la reintegrazione con specie autoctone;

*Si concorda e si recepisce nel Piano*

- evitare la bitumatura nella pavimentazione dei percorsi ciclo-pedonali, dove possibile anche in ambito urbano, orientandosi preferibilmente su materiali filtranti come la terra battuta stabilizzata;

*Si concorda e si recepisce nel Piano*

- per le nuove opere edilizie necessarie all'attuazione del piano, quali velostazioni, strutture a servizio di parcheggi e quant'altro, prevedere per quanto possibile l'impiego di tecniche di bio-architettura;

*Si concorda e si recepisce nel Piano*

- riguardo al sistema meccanizzato di collegamento previsto tra Narni Scalo ed il parcheggio del Suffragio, l'intervento deve essere studiato in modo da non creare interferenze con gli elementi caratterizzanti le UdP nelle quali ricade ed in particolare la Sub Unità 2Cc1 "Colline interne di Castel Vecchio – Villa Erolì di Narni";

*Si concorda e recepisce nel Piano*

- nella tavola "Sistema ecosostenibile di riconnessione tra Narni Scalo e Narni città: un sistema a domanda da esercire come un ascensore con chiamata a

*La viabilità citata è già prevista nel vigente PRG ed è stata realizzata*

<p>pulsante”, è indicato molto sommariamente il tracciato di una nuova viabilità denominata “strada dei Bastioni”, che se ricompresa tra gli interventi da attuare deve essere studiata in modo da non creare interferenze con gli elementi caratterizzanti l’UdP in cui ricade, impiegando possibilmente tecniche di ingegneria naturalistica e valutando l’uso di idonea vegetazione per la schermatura della nuova opera.</p> <p>Per gli ultimi due interventi riguardanti i collegamenti tra Narni Scalo e Narni sarà comunque necessario un esame più approfondito nelle successive fasi di pianificazione, anche dal punto di vista delle interferenze con la viabilità provinciale.</p>	<p><i>Si concorda e si prescrive: Per gli ultimi due interventi riguardanti i collegamenti tra Narni Scalo e Narni sarà comunque necessario un esame più approfondito nelle successive fasi di pianificazione, anche dal punto di vista delle interferenze con la viabilità provinciale.</i></p>
--	--

## ALLEGATO B

<b>Sintesi per punti del parere inviato dal pubblico in generale o da Associazioni nel periodo di 60 gg di consultazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>1) Residenti Strada di Maratta – nota prot. n. 158118 del 31/10/2019</p>	
<p>Nuova accessibilità alla zona industriale di Via del Maglio (A1) – Evidenziate criticità riguardo alla proposta contenuta nel PUMS; suggerita una differente soluzione per il collegamento della zona di Via del Maglio con la prima rotatoria di Via Lessini</p>	<p>OSSERVAZIONE ACCOLTA il tracciato della variante proposto viene eliminato. La soluzione alternativa sarà la rotatoria all’intersezione con Via Lessini presso l’area del distributore di carburante.</p>
<p>2) CISL – Riccardo Marcelli – nota 123534 del 27/08/2019</p>	
<p>1. Richiesta di elaborazione di una strategia per usare le nuove tecnologie in modo connesso ed efficiente e di un piano finanziario fatto di tutte le fonti possibili di risorse</p> <p>2. Richiesti interventi per incrementare l’uso del TPL o di servizi di mobilità alternativa nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro</p> <p>3. Richiesti interventi per rigenerazione urbana con attenzione al consumo di</p>	<p>1. Si concorda: E’ già previsto nel PUMS l’impiego di tecnologie (ITS) per servizi di mobilità sostenibile (boe bluetooth, Centrale Unica della Mobilità, GPS sui veicoli etc.)</p> <p>2. OSSERVAZIONE ACCOLTA: E’ previsto nel Piano un nuovo disegno delle linee di TPL, con inserimento di linee di navette elettriche all’interno del centro storico e cerniere di mobilità poste al perimetro per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con servizi integrati di mobilità sostenibile.</p>

<b>Sintesi per punti del parere inviato dal pubblico in generale o da Associazioni nel periodo di 60 gg di consultazione</b>	<b>Riscontro</b>
<p>suolo, agli spazi per il verde urbano e per servizi di mobilità alternativa</p>	<p>3. Non sono previsti interventi che comportano consumo di suolo, in quanto la migliore utilizzazione degli spazi e strutture esistenti e i pochi nuovi interventi infrastrutturali previsti sono già contenuti nel PRG. Sono già contenuti nel Piano interventi per offrire nuovi spazi e servizi alla ciclopedonalità, alla micro mobilità elettrica e ai servizi di sharing-mobility, andando anche ad incrementare le aree verdi o comunque aree per la mobilità dolce.</p>
<p>3) Comitato MAT – Coop Lab.biciclaro – FIAB Terni – nota 145247 del 08/10/2019</p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rilevata assenza di forme di incentivazione e promozione di forme di mobilità dolce.</li> <li>2. Insufficienza del Biciplan, carente di un'analisi dello stato di fatto delle piste ciclabili, come pure di uno studio sui nuovi percorsi per l'ampliamento e raccordo organico dell'intera ciclabilità urbana. Assenza di un manuale di progettazione e linee guida per disegnare le piste ciclabili.</li> <li>3. Indicazione frammentaria e scomposta delle Zone 30 rispetto all'impianto viario cittadino; mancanza di soluzioni intorno alle scuole o di Zone 30 sperimentali</li> <li>4. Mancanza di un'adeguata azione di partecipazione e coinvolgimento delle parti nel percorso di progettazione del Piano</li> <li>5. Mancanza di una valutazione della sostenibilità economica degli interventi, con analisi dei costi esterni generati dal traffico e dei benefici prodotti da sistemi di mobilità alternativa</li> <li>6. Eccessiva attenzione al miglioramento infrastrutturale per il traffico veicolare, a discapito di interventi per il la mobilità pedonale e ciclistica e per una migliore qualità degli spazi pubblici e urbani in generale</li> <li>7. Assenza di un'approfondita analisi dei flussi di traffico, della casistica degli incidenti stradali, dell'utilizzo del TPL e delle aree di sosta</li> <li>8. Mancanza di attenzione alla sicurezza di pedoni e biciclette</li> <li>9. Mancanza di ipotesi di sviluppo della rete pedonale. Proposta di studio di linee isometriche delle distanze. Mancanza di indicazioni sull'accesso alla</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sono previste nel Piano forme di mobilità dolce e microelettrica.</li> <li>2. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan che implementa i percorsi e l'intera rete ciclabile urbana. Si prevede di realizzare nei prossimi mesi un manuale di progettazione e linee guida per disegnare le piste ciclabili.</li> <li>3. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo disegno delle aree 30 e l'implementazione di aree ad alta mobilità sostenibile</li> <li>4. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Sono stati organizzati nuovi incontri con le parti proponenti fino alla definizione del nuovo Biciplan.</li> <li>5. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano viene compendiato con analisi economico-valutative degli interventi previsti.</li> <li>6. il Piano prevede interventi per la fluidificazione del traffico veicolare poiché è questa comunque una componente ineludibile per il miglioramento della mobilità per lo spostamento delle merci e per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, sicuramente ottimizzabili ma non eliminabili completamente.</li> <li>7. OSSERVAZIONE ACCOLTA. I richiesti dati di traffico, di incidentalità e il sistema del TPL sono disponibili e saranno esplicitati all'interno del Piano.</li> <li>8. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan che implementa i percorsi e la sicurezza dell'intera rete ciclo-pedonale urbana.</li> <li>9. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni</li> </ol>

Sintesi per punti del parere inviato dal pubblico in generale o da Associazioni nel periodo di 60 gg di consultazione	<i>Riscontro</i>
<p>ZTL e sulla gestione delle zone pedonali.</p> <p>10. Assenza di dettagli sulle velostazioni in corso di realizzazione e sul loro rapporto con i centri di scambio previsti nel Piano</p> <p>11. Mancanza di un progetto migliorativo e di riqualificazione per la piattaforma logistica di Maratta.</p> <p>12. Mancanza di approfondimento sul progetto della metropolitana di superficie e sull'intermodalità della struttura</p> <p>13. Inadeguata analisi e progettualità per il collegamento ciclabile dei quartieri di Borgo Rivo, Gabelletta, Cospea e Campomicciolo al centro città</p>	<p>presentate con le linee isometriche, indicazioni sull'accesso alla ZTL e sulla gestione delle zone pedonali.</p> <p>10. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con maggiori dettagli riguardo gli interventi previsti da Agenda Urbana, tra cui le velo stazioni.</p> <p>11. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con l'inserimento della logistica delle merci dalla Piattaforma logistica al centro urbano con un approfondimento della distribuzione sull'ultimo miglio.</p> <p>12. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con l'inserimento di un progetto di un servizio trasporto su ferro sui percorsi della Ferrovia Centrale Umbra e della linea Terni-L'Aquila, con lo studio dell'unione della tratta urbana Terni-Cesi e Terni-Marmore come metropolitana di superficie.</p> <p>13. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan, che implementa i percorsi e l'intera rete ciclabile urbana, ed un nuovo disegno delle aree 30 e di aree ad alta mobilità sostenibile, che considerano anche i quartieri periferici.</p>
<p>4) Comitato MAT – Coop Lab.biciclaro – FIAB Terni – nota 158703 del 04/11/2019</p> <p>5) Comitato MAT – Coop Lab.biciclaro – FIAB Terni – nota 158706 del 04/11/2019</p>	
<p>1. Assenza di un'approfondita analisi dei dati relativi a: flussi di traffico, casistica degli incidenti stradali, utilizzo del TPL e delle aree di sosta. Mancanza di una valutazione della sostenibilità economica degli interventi, con analisi dei costi esterni generati dal traffico e dei benefici prodotti da sistemi di mobilità alternativa. Rivedere gli obiettivi di riduzione e conversione del riparto modale in linea con il dettato del Piano Regionale dei Trasporti.</p> <p>2. Mancanza di attenzione alla sicurezza di pedoni e biciclette. Integrare il Piano con linee di indirizzo comportamentali e buone pratiche per la mobilità in sicurezza. Prevedere zone a velocità ridotta e "bike lane".</p> <p>3. Indicazione frammentaria e scomposta delle Zone 30 rispetto all'impianto</p>	<p>1. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan che implementa i percorsi e la sicurezza dell'intera rete ciclo-pedonale urbana. Si stanno predisponendo analisi economico-valutative degli interventi previsti dal Piano. Sono previste nel Piano forme di mobilità dolce e microelettrica.</p> <p>2. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan, che implementa i percorsi e l'intera rete ciclopeditonale urbana, con un nuovo disegno delle aree 30 e di aree ad alta mobilità sostenibile, che considerano anche i quartieri periferici ed eventuali "bike line".</p> <p>3. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan, che implementa i percorsi e l'intera rete</p>

Sintesi per punti del parere inviato dal pubblico in generale o da Associazioni nel periodo di 60 gg di consultazione	Riscontro
<p>viario cittadino. Prevedere specifiche soluzioni intorno alle scuole, Zone 30 sperimentali, zone di priorità pedonale e ciclabile temporanee, zone per la micro mobilità.</p> <p>4. Mancanza di ipotesi di sviluppo della rete pedonale. Proposta di studio di linee isometriche delle distanze e delle percorrenze a piedi. Proposta di pedonalizzazione del centro storico o di eliminazione di parcheggi e realizzazione di assi viari a velocità ridotta.</p> <p>5. Insufficienza del Biciplan, carente di un'analisi dello stato di fatto delle piste ciclabili, come pure di uno studio sui nuovi percorsi per l'ampliamento e raccordo organico dell'intera ciclabilità urbana. Assenza di un manuale di progettazione e linee guida per disegnare le piste ciclabili. Proposta di altre piste ciclabili, utilizzabili per gli spostamenti quotidiani. Richiesta di incentivi alla ciclabilità (sconti su acquisti, tasse comunali) e di concertazione con i residenti dei vari quartieri.</p> <p>6. Assenza di dettagli sulle velostazioni in corso di realizzazione e sul loro rapporto con i nodi di interscambio previsti nel Piano</p> <p>7. Mancanza di un progetto migliorativo e di riqualificazione per la piattaforma logistica di Maratta e su sistemi logistici sostenibili.</p> <p>8. Mancanza di analisi dei costi, dei flussi della mobilità e delle possibili utenze del TPL. Rivedere il progetto della metropolitana di superficie. Riprogettare i percorsi delle linee del TPL. Rivedere le direttrici di attraversamento veicolare del centro città.</p> <p>9. Mancanza di un'adeguata azione di partecipazione e coinvolgimento degli stakeholders nel percorso di progettazione del Piano</p> <p>10. Inadeguata analisi e progettualità per il collegamento ciclopedonale dei quartieri di Borgo Rivo, Gabelletta, Cospea e Campomicciolo al centro città. Proposto percorso alternativo per la pista ciclabile Bramante-Rivo</p> <p>11. Prevedere nei progetti delle rotonde l'inserimento della mobilità pedonale e ciclistica. Proposte per via del Centenario, collegamenti per lo Stadio e il nuovo Palazzetto dello sport, Via del Maglio, Piscine dello Stadio, Via</p>	<p>ciclopedonale urbana, con un nuovo disegno delle aree 30 e di aree ad alta mobilità sostenibile, che considerano anche i quartieri periferici, le scuole ed i parchi anche con forme di mobilità dolce e microelettrica.</p> <p>4. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con le linee isometriche, indicazioni sull'accesso alla ZTL e sulla gestione delle zone pedonali. La pedonalizzazione del centro storico è al vaglio dell'Amministrazione Comunale nell'ambito del progetto di ristrutturazione del Centro in fase di partecipazione civica.</p> <p>5. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan, che implementa i percorsi e l'intera rete ciclopedonale urbana, con un nuovo disegno delle aree 30 e di aree ad alta mobilità sostenibile, che considerano anche i quartieri periferici, le scuole ed i parchi anche con forme di mobilità dolce e microelettrica. Gli incentivi alla ciclabilità non sono strumenti prevedibili da un PUMS ma sono comunque inseriti in altri progetti Ministeriali (Ministero dell'Ambiente per la qualità dell'aria).</p> <p>6. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con maggiori dettagli riguardo gli interventi previsti da Agenda Urbana, tra cui le velo stazioni.</p> <p>7. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con l'inserimento della logistica delle merci dalla Piattaforma logistica al centro urbano con un approfondimento della distribuzione sull'ultimo miglio.</p> <p>8. Si stanno predisponendo analisi economico-valutative degli interventi previsti dal Piano. I dati di traffico richiesti sono disponibili e saranno esplicitati all'interno del Piano. E' previsto nel Piano un nuovo disegno delle linee di TPL, con inserimento di linee di navette elettriche all'interno del centro storico e cerniere di mobilità poste al perimetro per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con servizi integrati di mobilità sostenibile.</p> <p>9. Il percorso partecipativo iniziato nel 2015 è stato ricco di incontri e scambi di opinioni con le Associazioni, i cittadini, le Imprese, il Commercio ed il Piano ha fatto tesoro di tutti i suggerimenti e indicazioni scaturite riportandone gran parte all'interno delle soluzioni proposte.</p> <p>10. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano è integrato alla luce delle osservazioni presentate con un nuovo Biciplan, che implementa i percorsi e l'intera rete ciclabile urbana, ed un nuovo disegno delle aree 30 e di aree ad alta mobilità</p>

<b>Sintesi per punti del parere inviato dal pubblico in generale o da Associazioni nel periodo di 60 gg di consultazione</b>	<b><i>Riscontro</i></b>
<p>Battisti.</p> <p>12. Proposte sulle azioni di monitoraggio e di azioni di incentivazione (laboratori urbani, didattica nelle scuole, campagne di sensibilizzazione, incentivi all'uso della bicicletta e del TPL)</p>	<p>sostenibile, che considerano anche i quartieri periferici.</p> <p>11. Negli ambiti suggeriti si è preferito, vista la grande quantità dei flussi di traffico, optare per percorsi vicini ed alternativi in sede propria che non rendono necessario l'attraversamento in rotatoria.</p> <p>12. OSSERVAZIONE ACCOLTA. Il Piano prevede campagne di monitoraggio ed anche disseminazione nelle scuole con la collaborazione delle Associazioni. Gli incentivi alla ciclabilità ed al TPL non sono strumenti prevedibili da un PUMS ma sono comunque inseriti in altri progetti Ministeriali (Ministero dell'Ambiente per la qualità dell'aria).</p>