

**Piano Regionale Trasporti Umbria e annesso Piano di  
Bacino unico regionale del Trasporto Pubblico  
Regionale e Locale**

**Dichiarazione di sintesi**

(ai sensi dell'art. 9, comma 1 punto b della Direttiva 2001/42/CE,  
e dell'art. all'art. 17, comma b del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)

## **1. Premessa**

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del Piano Regionale Trasporti Umbria e annesso Piano di Bacino unico regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale.

La Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, è un documento *"in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate"*.

L'articolo 9 della direttiva è integralmente ripreso dall'art. 17 comma b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento *"in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate"*.

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nel Piano Regionale Trasporti Umbria e annesso Piano di Bacino unico regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale, è stato avviato un processo integrato di Programmazione e Valutazione Ambientale Strategica, che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di utilizzare le informazioni e le valutazioni raccolte nel Rapporto ambientale.

Il Rapporto Ambientale è il documento tecnico che ha supportato il processo di programmazione e ha accompagnato la fase di consultazione del piano, permettendo a tutti gli *stakeholders* di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

La presente dichiarazione illustra, pertanto, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano Regionale Trasporti Umbria e annesso Piano di Bacino unico regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale, e come si è tenuto conto delle informazioni e valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati della consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

## **2. Il processo di VAS: l'esito delle consultazioni il parere motivato e il suo recepimento**

La Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale Trasporti Umbria e annesso Piano di Bacino unico regionale del Trasporto Pubblico Regionale e Locale è stata avviata contestualmente con la fase di programmazione, iniziando a interagire sulla base delle prime bozze di stesura del documento, così come previsto dalla Direttiva all'art.4.

L'articolo 5, comma 2 e 4 della Direttiva 2001/42/CE prevede che la valutazione ambientale sia effettuata in ragione dello stato delle informazioni disponibili, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Per rendere più efficace il processo nella direzione sopra citata, è necessaria la consultazione preliminare con le autorità con competenze ambientali e, in genere, con tutti i portatori di interessi, al momento della decisione circa la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio.

A questo scopo è stata avviata un'analisi preliminare con la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali procedere alla fase di valutazione ambientale. Questa prima fase si è conclusa con la redazione del Rapporto preliminare, con i seguenti contenuti:

1. l'analisi del contesto ambientale di riferimento
2. la sintesi degli obiettivi e azione di piano;
3. le relazioni del Programma con gli altri strumenti di pianificazione programmazione;
4. gli obiettivi di sostenibilità di riferimento per la valutazione ambientale;
5. la presentazione dei potenziali effetti ambientali significativi, e una valutazione della coerenza interna ed esterna del piano;
6. una nota metodologica sugli strumenti e metodi per la valutazione;
7. una prima ipotesi di indicatori di monitoraggio del piano
8. i contenuti del Rapporto ambientale;

In particolare, durante la fase preliminare è stato valutato quali fossero le fonti di informazioni e dati per la realizzazione del Rapporto ambientale. Inoltre si è proceduto alla definizione dei Soggetti con competenze ambientali da coinvolgere per le loro specifiche competenze, e del pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali o che ha un interesse in tali procedure. Al Rapporto preliminare è stato allegato un questionario, come linea guida per la consultazione e uno sulla disponibilità dei dati.

Si è cercato di assicurare, sin dall'inizio del processo di formazione del programma la più ampia informazione di ogni fase e di assicurare la più ampia partecipazione dei Soggetti portatori di competenze ambientali e del pubblico a tutte le fasi del processo. Nella fase di consultazione preliminare è stato reso disponibile anche un questionario per facilitare la formulazione di contributi e proposte. Tutti i documenti sono stati resi consultabili sul sito WEB regionale.

**a) Fase della consultazione preliminare:** di cui all'art. 13 comma 1 del d.lgs.152/2006 e s.m.i. E' stata condotta in conformità alle disposizioni procedurali di cui al punto 6 dell'Allegato A della D.G.R. 423 del 13 maggio 2013 e si è articolata nel periodo che va dal marzo 2014 a maggio 2014. E' stata effettuata la pubblicazione dell'avviso di avvio del processo di VAS sul sito web regionale dell'Autorità Procedente e dell'Autorità competente per la VAS corredando l'avviso della pubblicazione del Rapporto preliminare e di un modulo questionario tipo e del modulo per la richiesta dati. Durante La fase di consultazione preliminare il quale l'Autorità procedente ha promosso due incontri pubblici, uno a Perugia il giorno 11 aprile 2014 e 1 a Terni il giorno 6 maggio 2014, invitando i Soggetti portatori di competenze ambientali ed il pubblico interessato, per l'illustrazione del Documento preliminare ambientale, onde facilitare e promuovere un elevato livello di partecipazione e di formulazione di contributi utili alla formazione del Piano.

A seguito degli incontri e della pubblicazione sul sito Web regionale della documentazione predisposta, sono stati raccolti i contributi inoltrati dai seguenti soggetti:

- Provincia di Terni – Settore Pianificazione del Territorio;
- Regione Umbria – Direzione Regionale Programmazione, Innovazione e competitività dell’Umbria - Servizio Territorio, Paesaggio e Geografia;
- ARPA Umbria;
- Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali – II Divisione DVA;
- Comune di Terni;
- Regione Toscana;
- Parco regionale fluviale del Nera;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell’Umbria – Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici dell’Umbria, Perugia;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell’Umbria – Soprintendenza per i Beni Archeologici dell’Umbria;
- Parco nazionale dei Monti Sibillini;

Tutti i contributi sono stati sintetizzati all'interno del Rapporto ambientale, nell'apposito paragrafo "sugli esiti della consultazione preliminare" e sono stati tenuti in considerazione nella definizione del Piano come esplicitato nel relativo prospetto.

**b) Predisposizione della proposta del Programma e del Rapporto Ambientale:** il Rapporto Ambientale è il documento attraverso il quale debbono essere individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o programma può determinare sull'ambiente e sul piano culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in

considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale interessato dal piano o programma stesso. Nello specifico, il Rapporto Ambientale ha assunto la seguente struttura:

- 1 pre messa
    - 1.1 il rapporto ambientale
    - 1.2 la fase di consultazione
  - 2 quadro normativo
    - 2.1 normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica
    - 2.2 normativa di riferimento per la pianificazione dei trasporti
  - 3 contesto ambientale di riferimento
    - 3.1 sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (swot)
  - 4 il piano regionale dei trasporti e annesso piano di bacino del trasporto pubblico locale
    - 4.1 il piano regionale dei trasporti vigente 2004-2013: stato di attuazione, criticità ed emergenze
    - 4.2 il nuovo piano regionale dei trasporti e annesso piano di bacino unico regionale: obiettivi e politiche-azioni
  - 5 quadro programmatico di riferimento
    - 5.1 il rapporto con la programmazione regionale e distrettuale
    - 5.2 gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento
  - 6 la valutazione di coerenza del piano
    - 6.1 coerenza interna ed esterna del piano
  - 7 valutazione degli effetti ambientali del piano
    - 7.1 descrizione degli scenari alternativi di piano
    - 7.2 indicatori di valutazione degli scenari alternativi di piano
    - 7.3 mobilità e trasporto
    - 7.4 qualità dell'aria
    - 7.5 inquinamento acustico
    - 7.6 energia e cambiamenti climatici
    - 7.7 acque
    - 7.8 suolo e rischi naturali
    - 7.9 vegetazione aree naturali ed ecosistemi
    - 7.10 paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
    - 7.11 valutazioni di sintesi
  - 8 monitoraggio del piano
- ALLEGATO 1      DIAGNOSI DEL CONTESTO AMBIENTALE      1  
ALLEGATO 2      LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE 1  
ALLEGATO 3      OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ 1  
ALLEGATO 4      VALUTAZIONE D'INCIDENZA AMBIENTALE PER GLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO: SELEZIONE PRELIMINARE

Il modello che il nuovo Piano Regionale dei Trasporti propone, integra gli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale e degli Enti Locali e si pone sull'arco temporale che dal 2014 arriva al 2024.

Per quanto riguarda il Piano di Bacino, in sintonia con lo spirito della legge regionale 37/1998 e s.m.i. che stabilisce che sia la Regione, attraverso il Piano Regionale dei Trasporti, a

garantire una programmazione integrata e coerente dei servizi di TPRL, il PRT propone un approccio integrato al processo di programmazione dei servizi. La legge infatti stabilisce una diretta correlazione tra il Piano Regionale dei Trasporti e la programmazione operativa del TPRL effettuata mediante il Piano di Bacino configurando di fatto, quest'ultimo, come strumento di attuazione degli indirizzi del PRT. Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è sviluppato con l'obiettivo di razionalizzare e valorizzare quanto già realizzato tenendo conto di tre livelli di dimensioni strategiche:

- la dimensione europea e nazionale: l'obiettivo è l'integrazione della Regione Umbria nella Grande Rete delle Regioni d'Europa per il trasporto sia di passeggeri che di merci
- la dimensione trans-regionale: l'obiettivo è di definire nuovi ruoli nel sistema delle Regioni dell'Italia centrale che vede la Regione Umbria come cerniera e promotrice di integrazioni interregionali — a “geometria variabile” — tra i territori dell'Italia centrale, in conformità ai modelli e ai bisogni locali, ma orientati alla interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza
- la dimensione regionale: l'obiettivo è di definire modelli sostenibili di mobilità a livello regionale, mettendo a punto di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale, ai fini dell'accessibilità dal territorio alle sedi di lavoro, ai servizi di rilevanza regionale, alle “porte di accesso” alle reti della lunga percorrenza, ma anche ai principali poli urbani di riferimento per ciascun ambito e alle aree che rivestono — per residenti e turisti — elevato interesse storico-artistico e/o naturalistico.

Il processo di VAS ha seguito in modo parallelo e contestuale l'iter di formazione del piano, per verificare la compatibilità e la “fattibilità” ambientale. Ha agito, pertanto, come un vero e proprio strumento di supporto e controllo sulla sostenibilità delle scelte operate.

La proposta di Piano è stata preadottata con Deliberazione della Giunta regionale dell'Umbria n. 1522 del 28/11/2014. La proposta è così costituita:

- Piano regionale Trasporti – Relazione generale
- Allegati tecnici al piano Tav.1, Tav.2 Tav.3
- Rapporto Ambientale e allegati tecnici
- Sintesi non tecnica

La proposta di Piano con il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica è stata resa disponibile per la consultazione alle Autorità con competenze ambientali e al pubblico interessato al fine di raccogliere suggerimenti e proposte di integrazione dai diversi attori, più in generale è stata resa disponibile al pubblico per avviare la più ampia partecipazione.

### **c) fase della consultazione del pubblico sulla proposta di Programma**

L'apposito avviso di deposito relativo alla proposta di Piano è stato pubblicato sul B.U.R. n. 35 del 23/12/2014 e sul sito web dell'Autorità competente e della Autorità procedente della Regione Umbria. Tutta la documentazione della proposta di piano è stata messa a

disposizione del pubblico per la presentazione di osservazioni e di ulteriori elementi conoscitivi e valutativi nel rispetto delle modalità previste al punto 6 dell'Allegato A alla D.G.R. 423/2013. In particolare:

1. tutta la documentazione di Piano è stata depositata, in formato cartaceo, ai fini della consultazione presso:
  - Regione Umbria – Servizio Valutazioni Ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale
  - Regione Umbria – Servizio Trasporti
  - Provincia di Terni – Area assetto del territorio
  - Provincia di Perugia – Area Ambiente e territorio, servizio PTCP e urbanistica
2. con nota n. 170194 del 24 dicembre 2014, l'Autorità precedente, ha provveduto a comunicare a tutti i Soggetti invitati alla fase della Consultazione preliminare, l'avvio della fase della consultazione pubblica sulla proposta di piano;
3. dal 23 dicembre 2014, data in cui è stato pubblicato sul BUR l'avviso per la consultazione della proposta di piano da parte del pubblico, è decorso il periodo utile di 60 giorni di cui all'art. 14 della Parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico, periodo terminato il 23 febbraio 2015;
4. entro il tempo utile sopradetto sono arrivate, da parte del pubblico, le osservazioni ai sensi dell'art.14 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. di cui alla tabella 1 sottostante:

Tabella A - Osservazioni		
n.	Mittente	protocollo e data
1	Regione Marche	9249 del 26/01/2015
2	Comune di Cascia	20218 del 13/02/2015
3	Comune di San Venanzo	20543 del 16/02/2015
4	Comune di Orvieto	24004 del 23/02/2015
5	Ministero dell'Ambiente	5228 del 25/02/2015

5. le stesse sono state trasmesse all'Autorità competente con nota n. 24117 del 23/02/2015 da parte dell'Autorità precedente;

**d) Conferenza di VAS per la formulazione del Parere motivato ambientale:**

Ricevute le osservazioni, nei tempi previsti, è stata convocata la “Conferenza di VAS” dal Servizio regionale Valutazioni ambientali, Sviluppo e sostenibilità ambientale in qualità di Autorità competente per la VAS. La conferenza di VAS è una conferenza istruttoria finalizzata a consentire l'esame e la valutazione da parte dell'Autorità competente, unitamente all'Autorità precedente e ai Soggetti portatori di competenze ambientali, della

proposta di piano o programma del Rapporto ambientale, della Sintesi non tecnica e di tutte le osservazioni e contributi pervenuti durante la fase della consultazione pubblica.

In particolare:

- il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e sostenibilità ambientale, in qualità di Autorità competente ai fini della espressione del parere motivato ha provveduto, con nota 24977 del 24 febbraio 2015, alla convocazione della prima seduta della Conferenza di VAS, invitando tutti i Soggetti istituzionali con competenze ambientali;
- la Conferenza di VAS si è tenuta il giorno 03/03/2015, nel corso della seduta è stata data illustrazione della proposta di Piano, del Rapporto Ambientale, della Relazione di Incidenza allegata al Rapporto ambientale, dei contenuti delle osservazioni pervenute nella fase della consultazione pubblica; dei lavori della Conferenza di VAS è stato redatto apposito verbale;
- lo stesso Servizio ha provveduto, con nota 31950 del 6 marzo 2015, a trasmettere il verbale della seduta della Conferenza di VAS ed il prospetto delle osservazioni a tutti i Soggetti partecipanti alla Conferenza di VAS, precisando che i pareri di competenza dovevano essere resi entro i trenta giorni di durata della Conferenza di VAS, per il rispetto delle disposizioni procedurali della DGR 423/2013 al fine di consentire l'espressione del Parere motivato di VAS nel rispetto dei tempi previsti.
- nel corso dei lavori della Conferenza di VAS ( 03/03/2015 – 01/04/2015) sono pervenuti i pareri elencati nella seguente Tabella 2, che concorrono alla formulazione del parere motivato:

Tabella B - Pareri

n.	soggetto	protocollo e data
1	Comune di Terni	Prot. 28321 del 02/03/2015
2	A.R.P.A. Umbria	Prot.36515 del 13.03.2015
3	Parco Nazionale dei Monti Sibillini	Prot. 1384 del 16.03.2015
4	R.U. Servizio Sistemi Naturalistici e Zootecnia	Prot.39913 del 19.03.2015
5	Autorità di Bacino del Fiume Tevere	Prot.40054 del 20.03.2015
6	R.U. Servizio Paesaggio, Territorio, Geografia.	Prot.46085 del 31.03.2015
7	R.U. Servizio Urbanistica ed Espropriazioni.	Prot.44235 del 26.03.2015
8	R.U. Servizio Risorse idriche e rischio idraulico.	Prot. 46437 del 31.03.2015
9	Provincia di Perugia	Prot. 49114 del 01.04.2015
10	Comune di Perugia	prot. 50083 del 08.04.2015
11	Comune di Terni	prot. 50806 del 09.04.2015
12	Comune di Piegari	prot. 50154 del 08.04.2015
13	Ministero Dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo Segretariato Regionale per l’Umbria	Prot 57445 del 22.04.2015
14	Comune di Città della Pieve	Prot. 4901 del 10.04.2015

In relazione al contenuto delle Osservazioni e dei pareri pervenuti in sede di Conferenza VAS sono state impartite le seguenti osservazioni/indicazioni con il Parere motivato, espresso dall'Autorità competente per la VAS con D.D. 9474 del 18/11/2014:

- Il Piano di monitoraggio ambientale del RA dovrà includere tra gli indicatori di contesto della qualità dell'aria anche il Benzene ed il Benzopirene
- Nel RA va aggiornato il riferimento ai contenuti del PSR comprendendo nell'elenco il PSR 2014-2020
- in relazione agli "indicatori di valutazione" riportati in tabella 7.7.1, si ritiene che essi dovrebbero essere considerati anche come "indicatori di monitoraggio" del contesto ambientale (obiettivi di sostenibilità), circostanza che dalla lettura del RA (tabella 8.1) sembra non verificarsi. Pertanto si ritiene corretto presentare un set di indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità (vedere osservazione 2) univoco, sia per le "valutazioni" che per il "monitoraggio".
- Al Capitolo 1 "Premessa", Tab. 1.2.2 – Contributi degli enti in fase di consultazione preliminare e integrazione nel RA, si prende atto che, come richiesto in fase di consultazione, l'indicatore di valutazione relativo alle acque sotterranee è stato modificato nella tabella 7.7.1, ma si segnala la necessità che medesima modifica sia riportata anche nella tabella 8.1 (p. 179). Si segnala, infine, che la tabella 7.7.5 citata nel Rapporto ambientale a pag. 9 non è stata riportata in alcun capitolo del RA.
- Con riferimento ai capitoli 6 (pag.51) e 7 (pag. 73), si evidenzia che:
  - a. nel Paragrafo 6.1 "*Coerenza interna ed esterna del piano*" si afferma che vi sono "una serie di azioni riguardanti la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, viarie e servizi annessi, che potenzialmente potrebbero avere interazioni con gli obiettivi relativi al tematismo delle acque superficiali e sotterranee, ma la cui interazione potrà essere valutata solamente in funzione dei progetti delle infrastrutture" (p. 59).
  - b. nel Paragrafo 7.7. "Acque" (p. 112) si rimanda la valutazione puntuale dei potenziali effetti negativi sulla componente Acqua "*in sede di autorizzazione progettuale delle singole infrastrutture, attraverso specifiche procedure di valutazione di impatto ambientale, che evidenzino i possibili impatti sulla componente e le necessarie misure mitigative*".
- Sebbene sia sottolineata, come conseguenza dell'attività antropica sul suolo, la maggiore suscettibilità del suolo al fenomeno erosivo, tra gli indicatori di valutazione per monitorare la componente suolo (tab. 7.8.1) non viene inserito nessun indicatore in grado di valutare l'incremento del runoff e della perdita di suolo per erosione idrica (mentre tra gli indicatori di monitoraggio viene proposto il tasso di erosione a valle dell'opera).
- Si specifica che nella TAB. 7.8.1 è riportato l'indicatore " consumo di materiali inerti-utilizzo di materiali di riciclo". Per maggior correttezza, Si provvede a sostituire la parola "inerti" con "minerali di 1° e 2° categoria"
- Nel RA viene aggiornato l'elenco dei riferimenti comprendendo la strategia sulle infrastrutture verdi.
- Con riferimento agli obiettivi di sostenibilità riportati a pag. 52 del RA ed in particolare a quello che prevede la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, si ritiene che andrebbe meglio specificato che l'obiettivo deve incentrarsi in primo luogo con interventi sulla sorgente quindi con azioni lungo la via di propagazione e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori
- Viene inserito l'indicatore Lden nel Piano di Monitoraggio. Si dovrà applicare con riferimento alle infrastrutture di rilevanza regionale nei tratti di particolare significatività e attenzione dei livelli di rumore
- Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato in ogni caso anche gli indicatori di monitoraggio sono adeguati in relazione alla distanza di 5 Km per il parametro "distanza dal bene/area"
- Il Piano dovrà essere integrato nella Sezione Paesaggio e Patrimonio culturale assumendo quali criteri generali per la progettazione delle infrastrutture viarie e ciclo-pedonali i seguenti:
  - contenere il consumo di suolo;
  - favorire la permeabilità dei suoli evitando l'eccessiva artificializzazione di nuove aree;prevedere per questo tipo d'interventi studi calibrati per ogni singolo caso e studi d'inserimento paesaggistico con simulazioni e analisi d'intervisibilità dai luoghi emergenti e sensibili da un punto di vista identitario, storico-culturale e paesaggistico. Il progetto in se stesso dovrebbe già contenere studi e misure di corretto inserimento paesaggistico data la complessità e l'unicità della realizzazione di elementi

infrastrutturali sia nuovi che di potenziamento, ricorrendo eventualmente alle mitigazioni paesaggistiche solo come ultima possibile soluzione

- La Sezione del RA sul monitoraggio va adeguata:
  - *distinguendo l'elenco degli indicatori di contesto da quelli processo o di risultato di Piano;*
  - *specificando quali indicatori di processo o di risultato di piano concorrono al raggiungimento dei target attesi degli indicatori di contesto.*
- Il set di indicatori finale è definito dall'Autorità procedente nella Sezione monitoraggio del RA sulla base dei contenuti del Parere motivato VAS.
- Il Protocollo di monitoraggio, da stipulare successivamente alla approvazione del PRT, dovrà specificare la periodicità nella produzione dei report di monitoraggio, specificare le fonti dei dati, le modalità di coordinamento nella raccolta dei dati, specificare le risorse finanziarie necessarie, altri elementi ritenuti necessari
- Nel Piano si deve prevedere che per gli interventi di maggiore rilevanza territoriale e paesaggistica previsti dal PTR (come, in particolare, per il Parcheggio di interscambio a servizio dell'aeroporto Sant'Egidio di Perugia, collocato lungo la linea ferroviaria tra Collestrada e Ospedalicchio, della capacità di circa 100 posti auto; spostamento della stazione di Ellera; il nodo stradale di Perugia, la realizzazione di altre eventuali future infrastrutture di livello regionale e nazionale ) dovranno essere prodotti i seguenti elaborati nella fase propedeutica alla localizzazione e progettazione definitiva degli interventi:
  - A) una planimetria in scala appropriata alla corretta rappresentazione del progetto ai fini della verifica paesaggistica; detta planimetria deve contenere il perimetro del Contesto di Riferimento Progettuale (CRP) come sopra definito; nel CRP vanno localizzate e rappresentate:
    - le porzioni dei Beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 del Dlgs n. 42/2004;
    - gli altri elementi di tutela desunte da altre fonti normative (PUT, PTCP, PRG), anche con riferimento ai documenti del PPR preadottato;
    - i beni culturali ai sensi del Dlgs n. 42/2004, interessati da intervisibilità;
    - i centri abitati, i nuclei storici e siti archeologici;
    - punti di vista privilegiati, per accessibilità, per frequentazione o per rilevanza sociale, rinvenibili alla scala locale e d'area vasta;
    - le porzioni delle reti infrastrutturali stradali e tecnologiche interessate;
    - gli elementi della rete ecologica interessati;
  - B) rappresentazione della vista a 360° dai punti più alti delle sagome rappresentanti le volumetrie massime previste, con metodologie informatiche, allo scopo di individuare il campo di intervisibilità, compresa l'intercettazione dei Beni Paesaggistici di cui al DLgs 42/04;
  - C) fotosimulazioni (foto panoramiche stato attuale e simulate con l'inserimento dell'intervento), da punti di vista desunti dalle analisi effettuate ai sensi dei precedenti punti e rappresentative delle principali situazioni, associate ai nuclei insediativi, ai luoghi di rilievo per interesse storico, culturale e turistico, alla viabilità panoramica e dai punti in cui l'impatto paesaggistico è maggiore.
  - D) relazione argomentata sui contenuti paesaggistici dell'intervento in progetto esplicitando le motivazioni delle scelte, in riferimento ai risultati delle analisi effettuate, in particolare ai Beni Paesaggistici, ed alle linee di sviluppo paesaggistico sostenibile.
- Inoltre le azioni previste dal PRT in generale dovrebbero conferire decoro e riconoscibilità agli ingressi alle città ed alla regione, come nel caso particolare degli interventi previsti per l'aeroporto di S. Egidio.
- Si osserva altresì che la concezione delle aree di sosta e interscambio dovrebbe andare oltre la risposta alle esigenze funzionali di parcheggio e dovrebbe essere occasione di riqualificazione e promozione del territorio finalizzata anche al benessere degli utenti, pertanto si ritiene necessario dettare, per tali aree, i seguenti criteri da considerare nella fase attuativa del PRT:
  - concepirle come luoghi privilegiati di osservazione e fruizione dei paesaggi locali, prevedendo collegamenti e accessi pedonali legati alla fruizione di ambiti naturalistici, di siti archeologici ed attrazioni culturali in generale;
  - considerarne occasione di riqualificazione di aree degradate, nonché luoghi di promozione e vendita di prodotti locali;
  - ricercare soluzioni con elevato standard qualitativo architettonico e illuminotecnico, garantendo gli aspetti percettivi del paesaggio;

- prevedere interventi di piantumazione e sistemazione a verde secondo un progetto organico
- sfruttare per quanto possibile l'andamento naturale del terreno, favorendo visuali paesaggistiche diversificate;
- progettare, nel caso vengano previste aree dedicate a mezzi pesanti , sistemi di mascheramento adeguati alle caratteristiche morfologiche e paesaggistiche dei luoghi interessati;
- evitare le interferenze con gli elementi qualificanti il paesaggio, quali ad esempio edifici e viabilità storica, corsi d'acqua, vegetazione arborea d'alto fusto autoctona disposta in filare o a gruppi o isolata specialmente se costituita da soggetti secolari, nella localizzazione definitiva degli interventi.
- Il Piano di Monitoraggio del RA viene integrato per la componente acqua con gli indicatori riportati nella tabella allegata al parere regionale
- Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio nel PRT, che già assicura la coerenza con il PUT e con il PTCP, deve essere esplicitato che tutte le tutele contenute nel PUT e nei PTCP, sono applicate ai casi di interventi specifici per l'attuazione del Piano. Il Piano ai fini della tutela paesaggistica deve esplicitare alcune importanti tipologie di tutele previste nella pianificazione paesaggistica vigente:
  - le aree soggette ad usi civici e Università Agrarie, come espresse nell 'art. 29 L.R. 27/2000 , art. 39 comma 8 - PTCP Prov. Pg, art.129, 135, 136 PTCP prov. Tr; disciplinati dalle L.R. n.1/1984, e n.97/1994;
  - le aree di rilevante interesse naturalistico dell'Umbria, di cui alla DGR. 4271/98 (molte delle quali diventate aree SIC e ZPS) ma con estensioni maggiori e perimetrazioni diverse.
  - I coni visuali, come espresso nell'art. 25, L.R. 27/2000 , art. 35- PTCP Prov. Pg, art.129, 135, 138 PTCP prov. Tr;
  - I crinali , come elementi essenziali alla tutela dell' immagine dell' Umbria come espresse nell 'art. 25 comma 2- L.R. 27/2000 , art. 28, 35 - PTCP Prov. Pg, art.119, 137 - PTCP prov. Tr;
  - I parchi comunali come espressi nell 'art. 27 - L.R. 27/2000 , art. 30 - PTCP Prov. Pg; art.18, 145- PTCP prov. Tr;
  - le fasce di rispetto stradali e ferroviarie come espresse negli 'art. 34- 35 - L.R. 27/2000 , art.16, 37 - PTCP Prov. Pg; art.34, 42, 138 - PTCP prov. Tr;
  - le fasce di rispetto dei corsi d' acqua e gli acqueferi come espresse nell 'art. 47 – 48, L.R. 27/2000 , art. 39 comma4 - PTCP Prov. Pg, art. 96 bis e segg, art.129; PTCP prov. Tr;(tali fasce sono più ampie dei limiti definiti dal dl .vo 42/04 art. 142).
  - le aree di particolare interesse agricolo come espresse nell 'art. 20,, L.R. 27/2000 , art. 18,28 - PTCP Prov. PG; art.28-32, 126, 135- PTCP prov. Tr;
  - gli oliveti, come espresse nell 'art. 22 bis L.R. 27/2000 e in successive leggi regionali, escludendo la possibilità di espianto per attività edificatorie;
  - le aree di interesse faunistico e venatorio, come espresse nell 'art. 11 L.R. 27/2000 , art. 36 - PTCP Prov. Pg; art.7 , 54 - PTCP prov. Tr;
  - i pascoli come espresse nell 'art. 46 comma 5 L.R. 27/2000 , art. 28,30, 36 - PTCP Prov. Pg; art.119, 135, 127, PTCP prov. Tr.
  - le aree relative al censimento degli edifici tipici effettuati dai comuni (L. R. 11/2005), disciplinati dalla DGR. n 420/2007, perlomeno quelli che interferiscono direttamente o indirettamente con le opere previste nel piano e con particolari raccomandazioni per le opere di riferimento.
- Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio del Piano si deve prescrivere che i progetti delle opere previste dal piano siano preceduti da verifiche di interferenza diretta o indiretta (visiva o percettiva) per i suddetti principali ambiti di tutela individuati dalla pianificazione regionale provinciale.
- Premesso che al momento non sono previste interferenze con: ambiti forestali, aree studio, natura 2000, ambiti RERU in ogni caso i progetti definitivi ed esecutivi, relativi a future eventuali varianti ora non prevedibili, che dovessero interessare tali ambiti dovranno contemplare anche la valutazione di possibili percorsi alternativi o by pass che non investano tali aree.
- Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio nel PRT si deve prescrivere che rispetto alle superfici a rischio idraulico interessate, poiché il piano ne prevede un lieve incremento (pag. 114 ss. del Rapporto Ambientale), sia previsto lo spostamento di dette opere in zone non a rischio, e qualora non sia possibile l'adozione di tutti gli accorgimenti per limitare gli impatti relative al rischio idraulico, anche per le opere di riferimento, Si specifica che per tutte le opere interferenti con il reticolto idrografico superficiale è

previsto in ogni caso l'applicazione delle Direttive Europee in tema di acque a partire dalla Dir. 2000/60, e del D.M del 22-12-2011 del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali (G. U. 30 -12-2011 n. 303) che introduce nel c.d. "standard 5.2", l'obbligo dell'uso delle "fasce tampone" lungo i corsi d'acqua per proteggere le stesse dall'inquinamento e dal ruscellamento e gestire l'utilizzo delle risorse idriche. Tali considerazioni non riguardano la realizzazione di infrastrutture per la mobilità ecologica quali piste ciclopedinale, ippovie, percorsi escursionistici, che possono risultare, oltre che corretto elemento di fruizione dei beni naturalistici anche elemento di primo presidio e salvaguardia dei beni.

- Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio nel PRT si deve prescrivere che i progetti delle opere da effettuare, vengano preceduti da accurate indagini in cui sia tenuto in debito conto, oltre che delle tutele suelencate anche della intervisibilità, rifacendosi anche ai "coni visuali" della prov. di Perugia e agli altri valori percettivi del paesaggio, quali le "strade panoramiche" e la tutela dei "crinali".
- Per quanto attiene la nuova fermata ferroviaria e nodo di scambio si accoglie l'indicazione di tenere conto dei valori percettivi del paesaggio e dovrà essere preceduto e corredata da un progetto del verde di mitigazione e schermatura egli effetti visivi delle nuove opere e di quelle esistenti che si andranno a modificare. (cfr. tavv A.3.4 del PTCP della prov. di Perugia). Nella progettazione di interventi di tale tipo si terrà conto della trama tradizionale del paesaggio – nel caso di tipo agrario e implementare le superfici arborate tali da realizzare delle "green way", come vuole il DL. vo per la pianificazione delle aree agricole. Lo stesso vale per quanto possibile per la nuova Stazione di Ellera – Corciano, e per i nuovi 13 parcheggi previsti nel piano (v. pag. 303 e segg.), oltre a fare precedere i progetti dalle dette valutazioni di interferenza con i vincoli e le tutele paesaggistiche compresi gli impatti visivi e percettivi, si prescrive la preventiva progettazione di aree verdi in grado di migliorare l'assetto paesaggistico delle aree investite, e che costituiscano recupero di aree degradate come espressamente richiesto dal DL. vo 42/04 (art. 143). Lo stesso vale per tutti i raccordi stradali e le rotonde a questi connessi.
- Ogni intervento in attuazione delle previsioni del Piano dovrà essere valutato con le informazioni del Repertorio Archeologico Regionale con i contenuti dei PTCP delle Province di Perugia e Terni e con quanto noto agli atti della Soprintendenza dei Beni Archeologici dell'Umbria. Inoltre dovranno essere predisposte relazioni archeologiche specifiche la cui redazione preveda anche sopralluoghi sul territorio in modo da valutare ogni eventuale interferenza con la tutela dei Beni Archeologici. Sin da ora si segnala che le implementazioni per l'aeroporto San Francesco ed i collegamenti tra le sponde del lago Trasimeno sono aree archeologicamente indiziate per la presenza di ritrovamenti archeologici

L'Autorità procedente, ricevuto il Parere motivato ha provveduto a conformare il piano sulla base dei contenuti del Parere motivato sopra riportati. In particolare è stato creato un paragrafo ad hoc nella relazione del PRT con riportati tutte le prescrizioni e gli indirizzi alle successive fasi di progettazione, al fine della integrazione della dimensione ambientale anche nelle successive fasi di attuazione del piano.

### **3. Integrazione della dimensione ambientale nel programma e alternative**

Per come è stato condotto, il processo di VAS ha dato un contributo ad indirizzare l'elaborazione del piano verso l'integrazione delle tematiche ambientali fin dalle prime fasi.

Come desumibile dal rapporto preliminare, fin dalle prime fasi il piano si è confrontato con gli obiettivi di sostenibilità generali e obiettivi riferiti alla realtà umbra:

- relativi al contesto ambientale, evidenziando con analisi SWOT punti di forza, di debolezza opportunità e rischi,
- relativi strumenti di pianificazione regionale attraverso selezione degli obiettivi e delle politiche azioni o misure degli strumenti stessi.

Si evidenzia come ad ogni livello territoriale a maggior parte degli obiettivi del PRT siano inerenti il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile e le azioni del piano sono soprattutto relative al potenziamento e ottimizzazione dei servizi e allo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile e innovazione tecnologica.

Il PRT è un piano quindi che nella sua impostazione e nella selezione delle azioni alternative ha ricercato la massima sostenibilità ambientale.

Sin dal principio gli obiettivi e le azioni proposte hanno avuto a riferimento obiettivi di sostenibilità ambientale dando attuazione agli obiettivi del Piano di qualità dell'aria regionale, anche a quelli più come la riduzione dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri all'interno dei centri abitati e delle zone di superamento.

Anche le azioni infrastrutturali, pur presenti hanno raggiunto l'obiettivo di limitare l'uso del suolo e quindi anche effetti negativi sull'ambiente, avendo previsto privilegiato il piano azioni di potenziamento e rinnovamento delle infrastrutture di Trasporto pubblico e mobilità sostenibile. Si sottolinea che è presente nel piano una sola infrastruttura stradale in previsione nel territorio rurale, che peraltro consiste in una riduzione di sezione di un progetto già approvato.

Sulla struttura obiettivi e politiche-azioni del piano e dell'integrazione dei temi ambientali in sintesi dal Rapporto Ambientale si rileva In riferimento alla coerenza rispetto alla programmazione regionale e agli obiettivi di sostenibilità il piano intervenendo soprattutto sull'efficienza dei servizi ferroviari e automobilistici del TPRL, risulta coerente con gli obiettivi per mobilità, qualità dell'aria, energia e rumore. Le politiche / azioni che comportano nuove realizzazioni di elementi infrastrutturali hanno, però, potenziali interazioni con gli obiettivi di protezione e ripristino dei sistemi naturali e ambientali, che possono risultare negative o meno a seconda della localizzazione e delle modalità progettuali ed esecutive.

Rispetto alla coerenza interna appare evidente una piena coerenza tra obiettivi e azioni del piano, non vi sono obiettivi contrastanti tra loro, né con le azioni, né ci sono obiettivi non dichiarati o azioni senza obiettivi corrispondenti. In riferimento alla coerenza del piano con la diagnosi del contesto ambientale, le valutazioni sulle azioni sono analoghe a quelle della coerenza esterna. Si evidenzia che il piano pur non avendo obiettivi esplicativi cerca di rispondere in particolare alle criticità presenti per qualità dell'aria, rumore ed energia

Anche in termini di effetti ambientali dalla valutazione degli effetti del Rapporto ambientale si rileva che l'introduzione delle politiche previste dal Piano non possono che valutarsi come

positive sul sistema dei trasporti mostrando una netta propensione al miglioramento complessivo della funzionalità della rete dei trasporti regionale, nonché su quelle matrici direttamente connesse ai parametri della rete come qualità dell'aria, energia e cambiamenti climatici, anche se i risultati positivi raggiunti dal piano non sono sufficienti a compensare gli aumenti tendenziali previsti su consumi ed emissioni a livello regionale. Il piano anche attraverso le politiche sul TPL determina un miglioramento popolazione esposta ai livelli acustici anche rispetto alla situazione attuale e sulle aree urbane anche delle emissioni in atmosfera, concorrendo a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità relativi.

Per le altre componenti ambientali, ovvero quelle per le quali gli impatti dipendono più dalla realizzazione dell'opera (strade, ferrovie, aeroporti) in termini di occupazione di suolo che dai mezzi di trasporto, è inevitabile che la costruzione di nuove infrastrutture comporti un peggioramento rispetto allo stato attuale, dalle analisi effettuate però si evidenzia un incidenza trascurabile degli effetti degli interventi del piano sullo stato delle componenti. E' però importante, nella fase di attuazione (progettazione e realizzazione), mettere in campo soluzioni progettuali per poter limitare, mitigare e compensare gli inevitabili impatti ed accrescere pertanto la sostenibilità degli interventi contenuti nel Piano.

E' possibile quindi sostenere che la costruzione dello scenario di Piano ha teso, evidentemente, a perseguire gli obiettivi complessivi prefigurati all'avvio del processo di pianificazione ottenendo una netta propensione al miglioramento complessivo della funzionalità della rete dei trasporti regionale, ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità assunti.

Con una attenta attuazione degli interventi è ipotizzabile migliorare gli effetti del piano verso una più completa sostenibilità, quindi per tutte le componenti connesse con i mezzi di trasporto.

A tal fine, oltre al piano di monitoraggio previsto nel RA, anche in recepimento del parere motivato è stato introdotto nel PRT un paragrafo finalizzato a garantire la massima sostenibilità delle infrastrutture anche nelle successive fasi di progettazione, dettando prescrizioni, direttive ed indirizzi in particolare in riferimento al paesaggio e alle acque superficiali.