

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 Perugia

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."

Vista la D.G.C. n. 285 del 3/08/2018 approvata dal comune di Perugia, che attesta la necessità di sottoporre il Piano Urbano della Mobilità sostenibile a procedura di VAS, che approva lo Schema Preliminare di Piano ed il Rapporto Preliminare Ambientale ed individua come Autorità competente la Regione Umbria, Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale.

Vista la Conferenza di Consultazione preliminare dell'11/09/2018, convocata dal Comune di Perugia, ai sensi dell'art. 5 comma 2 della L.R. 12/2010 con lettera pervenuta all'autorità competente Prot. n. 0180440 del 29/08/2018, avente natura di orientamento (scoping) e definizione dell'ambito di influenza del Piano, della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.

Rilevato che la fase della Consultazione Preliminare di cui all'art. 13 comma 1 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. è stata svolta al fine di acquisire tutti gli elementi necessari alla redazione del Rapporto Preliminare Ambientale alla quale sono stati invitati i soggetti portatori di competenze ambientali ed il pubblico interessato, nonché per l'illustrazione dello Schema Preliminare di Piano, onde facilitare e promuovere un elevato livello di partecipazione e di formulazione di contributi utili alla formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Visto che durante la Conferenza di Consultazione preliminare, sono pervenuti i seguenti contributi:

- Servizio Urbanistica nota prot. n. 0201062 del 18/09/2018;
- Servizio Pianificazione e tutela Paesaggistica nota prot. n. 0202605 del 20/09/2018.

Visto che dopo la conclusione della fase preliminare il Comune di Perugia con la D.G.C. n. 393 del 24/10/2018 ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) composta da:

- Proposta di Piano - Relazione tecnica illustrativa - Tomo 1 - Premessa e struttura del documento - Riferimenti Normativi - Quadro Conoscitivo,

- Proposta di Piano - Relazione tecnica illustrativa - Tomo 2 - Processo Partecipativo - Obiettivi e Strategie - Linee di intervento,
- Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale,
- Valutazione Ambientale Strategica - Sintesi non tecnica,
- n. 3 tavole: 01_A0_MOBILITÀ PEDONALE, CICLISTICA ED ALTERNATIVA – 02_A0_TRASPORTO PUBBLICO – 03_A0_VIABILITÀ, SOSTA, AREE REGOLAMENTATE E ITS,

Visto che 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. 58 del 27 novembre 2018 e che nel corso dei 60 giorni decorrenti dal 27 novembre 2018, sono pervenute 2 osservazioni (Allegato B).

Visto che 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), in particolare:

1. tutta la documentazione di Piano è stata depositata, in formato cartaceo, ai fini della consultazione presso l'Autorità Procedente, Comune di Perugia;
2. il Comune di Perugia ha assicurato la pubblicazione digitale di tutta la documentazione di Piano sul proprio sito web e ha comunicato l'indirizzo web per la consultazione telematica di tutti i documenti che formano la proposta di Piano;
3. l'Autorità Competente ha comunicato il sito web dove è possibile consultare il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica.

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 2 osservazioni;
- con nota, n. 496 del 23 gennaio 2017, il Comune di Perugia, ha comunicato la fine del periodo relativo alla fase di pubblicazione attivando la fase della Conferenza di VAS;
- 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. 0005081 del 10/01/2019 alla convocazione della seduta della Conferenza di VAS per il giorno 1/02/2019. Con suddetta nota è stata comunicata anche la data prevista della fine della consultazione pubblica che risulta essere il 27 gennaio 2019 e sono state anche ricordate a tutti i Soggetti invitati alla Conferenza di VAS le modalità per consultare tutta la documentazione della proposta di Piano;
- durante la conferenza il Servizio Urbanistica della Regione Umbria, ha chiesto di produrre una cartografia e documentazione relativa agli interventi del PUMS rispetto al PRG vigente e le specificazioni per le previsioni non conformi del PRG vigente delle modalità di attuazione delle varianti conseguenti; per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale si è stabilito di effettuare apposito incontro con ARPA;
- successivamente, con nota Prot. n. 0044768 in data 06/03/2019 e con nota Prot. n. 0048773 del 12/03/2019 il Comune di Perugia ha trasmesso le integrazioni richieste;
- il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale, in qualità di Autorità competente ha inviato le integrazioni agli SCA 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 1 febbraio 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

Tabella riepilogativa dei Pareri pervenuti		
<i>n.</i>	<i>Soggetto</i>	<i>protocollo e data</i>
1	USL Umbria 1	0272288 del 21/12/2018
2	Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici, faunistica	0007792 del 15/01/2019
3	Servizio risorse idriche e rischio idraulico	0020591 del 01/02/2019

4	Provincia di Perugia	0023193 del 05/02/2019
5	Servizio geologico programmazione degli interventi sul rischio idrogeologico e gestione delle competenze regionali in materia di acque pubbliche	0027871 del 12/02/2019
6	ARPA Umbria	0033632 del 20/02/2019 e 0038303 del 26/02/2019
7	Servizio Pianificazione e Tutela Paesaggistica	0038643 del 26/02/2019 e 0058868 del 26/03/2019
8	Servizio Urbanistica	0051180 del 14/03/2019

Tabella 2

Tabella riepilogativa delle osservazioni ai fini VAS		
<i>n.</i>	<i>Soggetto</i>	<i>protocollo e data</i>
1	<i>Comune di Panicale - Sindaco</i>	<i>0016972 del 28/01/2019</i>
2	<i>Mattia Fagioli</i>	<i>0020144 del 01/02/2019</i>

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.

L'esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, ha indirizzato la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione di settore. Di seguito si riporta l'elenco degli **obiettivi di sostenibilità** suddivisi per tema utilizzati nella valutazione della situazione ambientale.

Mobilità e trasporto

- Modernizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per assicurare una maggiore efficienza e una migliore qualità del servizio offerto.
- Migliorare l'integrazione delle reti modali: le stazioni ferroviarie, degli autobus e della metropolitana dovranno essere sempre più collegati fra loro e trasformati in piattaforme di connessione multimodale per i passeggeri.
- Incremento degli spostamenti con i mezzi di trasporto collettivi in ambito urbano.
- Incremento della qualità, della facilità di accesso e dell'affidabilità dei servizi di trasporto pubblico.
- Contrastare la tendenza allo sviluppo delle periferie e alla proliferazione delle zone abitate. Se la rete di trasporto collettivo non segue tale andamento, alcune zone rischiano l'isolamento sociale, viceversa la rete di trasporto rischia di essere non sostenibile; nel caso sono auspicabili soluzioni "su misura" (es. il trasporto a richiesta).
- Promuovere una maggiore coesione territoriale e qualità urbana al fine di accrescere la competitività e l'attrattività del territorio e della città (Accessibilità e aree urbane).

- Superare i problemi della sicurezza che spesso dissuadono i cittadini dall'utilizzare alcune modalità di trasporto in particolare quelle destinate ai pedoni e ai ciclisti.
- Crescita della "cultura della mobilità urbana" attraverso azioni di educazione, formazione e sensibilizzazione.
- Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave.
- Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili.

Qualità dell'aria

- Ridurre le emissioni inquinanti dovute ai trasporti al fine di minimizzare gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente.

Inquinamento acustico

- Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore.
- Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, sia all'origine sia tramite misure di attenuazione, per garantire livelli globali di esposizione che non incidano sulla salute umana.

Energia e cambiamenti climatici

- Ridurre consumi di energia nel settore trasporti.
- Ridurre emissione di gas climalteranti nel settore trasporti.

Sicurezza

- Entro il 2020: dimezzare il numero di decessi dovuti a incidenti stradali rispetto al 2010; ridurre del 60% i morti per incidenti che coinvolgono le categorie a rischio di ciclisti e pedoni.
- Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada.

Quadro riassuntivo degli obiettivi

A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

A1 Miglioramento del TPL

- Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo
- Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso

A2 Riequilibrio modale della mobilità

- Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

A3 Riduzione della congestione

- Ridurre la congestione stradale

A4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci

- Efficientare la logistica urbana

A5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)

A6 Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano: Ridurre la sosta irregolare

B) Sostenibilità energetica e ambientale

B1 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili

- Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci

B2 Miglioramento della qualità dell'aria

B3 Riduzione dell'inquinamento acustico

C) Sicurezza della mobilità stradale

C1 Riduzione dell'incidentalità stradale

- Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
- Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti

C2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti

C3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti

C4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

D) Sostenibilità socio economica

D1 Miglioramento della inclusione sociale

- Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta
- Garantire la mobilità alle persone a basso reddito
- Garantire la mobilità delle persone anziane

D2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza

D3 Aumento del tasso di occupazione

D4 Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

- Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso
- Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale

2.Orizzonti temporali. 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. *«L’importante è che le persone siano parte della soluzione: predisporre un PUMS significa proprio pianificare per le persone.»*

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:

L'analisi definisce le condizioni dello stato ambientale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il piano in valutazione potrebbe mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al PUMS. E' questo il contesto entro il quale sono descritti gli aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente, le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche.

In particolare, considerando il campo d'azione della mobilità sostenibile e le normative di riferimento del PUMS e il quadro conoscitivo si sono ritenute pertinenti al piano gli aspetti ambientali legati alla circolazione dei mezzi di trasporto: qualità dell'aria, cambiamenti climatici, rumore.

Non sono stati ritenuti necessari, come previsto dalla DGR 233/18, approfondimenti sul contesto del comune di Perugia rispetto a suolo, sottosuolo, acque, aree verdi e paesaggio, in quanto non interessate da potenziali effetti attesi dello scenario complessivo di PUMS. Sono presenti approfondimenti specifici su tali componenti, rispetto all'unica opera individuata come significativa e non già valutata in altri Piani, ovvero la galleria a nord del centro di Perugia.

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

La valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi ambientali e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano. Le informazioni sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats).

La finalità è quella di verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro tendenziale (scenario 0) e gli scenari futuri alternativi di piano.

Per poter effettuare una valutazione degli effetti del PUMS è necessario che vengano costruiti precisi scenari di riferimento. Oltre allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori sono stati costruiti e verificati altri due scenari:

- Lo Scenario di Riferimento (o Baseline, o Tendenziale) costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessita di rimodulazione. Questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso). Queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS.

- Lo Scenario di Piano, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati. Oltre alla costruzione di questi scenari, è stata predisposta la strumentazione, anche di tipo modellistico per la determinazione dei principali parametri trasportistici, necessari alla loro valutazione.

Oltre alla verifica della compatibilità delle singole politiche/azioni e interventi previsti dal PUMS, vengono valutati gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di riferimento (tendenziale) e lo scenario di piano. Tale verifica è condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori, specifico per tipologia di azione e di componente ambientale interessata, e riferiti alla dimensione spazio temporale del PUMS. Nella scelta del set di indicatori di valutazione si sono privilegiati quelli che siano riassumibili in un ulteriore set di indicatori di monitoraggio, aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano durante la sua attuazione. La valutazione comparata degli scenari del PUMS è stata effettuata sulla base dei valori ottenuti per ciascuno degli scenari presi in considerazione nell'elaborazione del piano. In riferimento alla componente salute e popolazione, gli elementi di valutazione sono forniti nell'ambito della trattazione dei temi sull'inquinamento ambientale, mettendo in luce l'aumento o la diminuzione della popolazione potenzialmente esposta ai relativi fattori. E' stata effettuata anche una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità attraverso una matrice nella quale saranno evidenziati e commentati i possibili effetti di tutte le azioni del piano, anche quelle non simulabili o misurabili con indicatori in questa fase.

Molte azioni previste dal piano non è stato possibile valutarle in modo quantitativo, ma per quanto possibile attraverso la matrice di sintesi sono state valutate in modo qualitativo, in termini di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità. In merito alle singole azioni, risulta rilevante, in termini di possibili impatti ambientali, la previsione di nuova viabilità in galleria che, considerati le crescenti criticità, sulla viabilità extraurbana principale costituita dalla E45 e dal RA6, rappresenta una declinazione in chiave strettamente urbana della ipotesi di gronda nord contenuta nello scenario evolutivo del PRT della regione Umbria e finalizzata alla totale eliminazione del traffico di attraversamento dalla viabilità dell'area nord del centro storico di Perugia. I possibili effetti di tale intervento saranno analizzati individuando anche le eventuali prime misure di mitigazione e gli approfondimenti necessari nella fase di progettazione, in riferimento a: suolo, sottosuolo, acque, sistema del verde, ecosistemi paesaggio, archeologia, rumore e qualità dell'aria.

C) Valutazione degli impatti potenziali del PUMS - misure per la riduzione e compensazione dei potenziali effetti negativi

Il PUMS si è dotato di una propria metodologia di valutazione, supportata da un modello di simulazione del traffico, che ha costituito la base delle elaborazioni necessarie per misurare il livello di raggiungimento di alcuni dei principali obiettivi di sostenibilità precedentemente dichiarati.

Il PUMS ha messo in campo interventi infrastrutturali, potenziamento di servizi di trasporto pubblico locale, azioni riguardanti la logistica distributiva delle merci e, in generale, politiche di contenimento dell'utilizzo dei mezzi a motorizzazione endotermica all'interno della città compatta.

Gli effetti di questi interventi saranno in parte assegnabili ad azioni locali, quindi valutabili solo a livello di microscala, altri effetti si manifesteranno, invece, sull'intero territorio e in particolare nell'area urbana, altri effetti ancora non saranno valutabili preventivamente se non in modo qualitativo.

Tra le politiche/azioni proposte dal PUMS, al fine di effettuare le simulazioni di valutazione, è stata posta l'attenzione al riequilibrio modale tra auto privata e trasporto pubblico, e quindi alle azioni di piano che hanno effetti computati sulle percorrenze sviluppate sulla rete e sulla ripartizione modale.

Nello scenario di piano queste politiche/azioni riguardano in particolare il potenziamento della rete di trasporto pubblico, e la disponibilità di un sistema di parcheggi di interscambio che, lungo le direttrici di forza del trasporto pubblico, completa l'attuale dotazione di parcheggi a sosta libera.

Ai fini della stima degli effetti quantitativi delle politiche di Piano, prudenzialmente non si tiene conto dei benefici attesi dall'estensione della rete ciclabile prevista in tutto l'ambito Perugia-Corciano, dalle progressive limitazioni alla circolazione di mezzi pesanti con massa superiore a 3,5 tonnellate all'interno della città compatta, e dalla previsione di un servizio di cargo bike per la distribuzione delle merci all'interno del centro storico.

Per quanto riguarda la valutazione degli effetti sistemici, per la simulazione dello scenario di piano, in base alle stime effettuate, a fronte di una domanda complessiva di spostamenti per il l'ambito territoriale Perugia Corciano che viene prevista costante nello scenario futuro, con circa 40.000 spostamenti nell'ora di punta del mattino, la domanda di spostamenti degli autoveicoli che interessa il territorio comunale, tra lo stato attuale e lo scenario di progetto, subirebbe una riduzione di circa il 2,1%, passando dai circa 35.312 veic/h totali a circa 34.582 veic/h nella fascia di punta del mattino.

Al contempo si stima una crescita della domanda sulla rete di trasporto pubblico di circa il 58% per l'effetto combinato della diversione modale da auto privata (1.116 utenti in più nell'ora di punta) e dell'interscambio presso i parcheggi di Park e ride (1.568 utenti in più) dando luogo ad un incremento di circa 5 punti percentuali della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico che passa, nell'ora di punta dall'attuale 10% al 15% dello scenario di PUMS.

Le simulazioni condotte per i tre scenari, con riferimento alla domanda di spostamenti relativa, per l'ora di punta del mattino, producono una stima degli indicatori utilizzati per la valutazione degli effetti del Piano.

Dai risultati ottenuti dalle simulazioni è possibile vedere come le politiche/azioni di piano, a parità di domanda di trasporto, riescono a contenere, rispetto allo scenario tendenziale, i volumi di traffico di veicoli privati sulla rete stradale del territorio comunale per quasi 15 mila km in meno nell'ora di punta del mattino del giorno medio di riferimento. Questa riduzione è ottenuta in modo abbastanza equilibrato sia sulla rete principale che sulle altre strade. Per quanto riguarda i principali parametri trasportistici, l'introduzione delle politiche/azioni previste nello scenario di piano consente di migliorare complessivamente le performance della rete, ottenendo sostanzialmente una riduzione della domanda di spostamenti che si traduce in una riduzione delle percorrenze chilometriche e dei tempi di viaggio sulla rete rispetto allo scenario tendenziale, e consentendo di servire in modo più efficace le linee di desiderio della domanda di spostamenti.

I tempi di viaggio ridotti di circa l'8%, le velocità medie in leggero recupero sull'attuale, e una significativa riduzione dei chilometri di rete in congestione (-22%), indicano un migliore livello di servizio, facendo concludere che, dal punto di vista trasportistico, il piano è in grado di produrre effetti positivi anche sul sistema della mobilità su strada.

Dal punto di vista complessivo si può dunque concludere che l'introduzione delle politiche/azioni previste dal PUMS possono valutarsi positivamente rispetto agli effetti prodotti sul sistema della mobilità. I parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza al recupero di efficienza della rete, migliorando complessivamente il livello di servizio, tra lo scenario di PUMS e quello tendenziale.

E' possibile quindi sostenere che la costruzione dello scenario di Piano, tesa a perseguire gli obiettivi prefigurati all'avvio del processo di pianificazione, appare in grado di ottenere il miglioramento complessivo della funzionalità della rete della mobilità, in particolare di quella urbana, insieme al miglioramento della sostenibilità dell'intero sistema.

L'analisi degli effetti complessivi del piano sulla qualità dell'aria è stata effettuata tramite bilanci emissivi sul territorio comunale di: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM10), attraverso la predisposizione di modelli di simulazione delle emissioni in atmosfera in grado di descrivere gli effetti delle scelte sui principali indicatori. Tali inquinanti sono anche quelli che risultano più critici dal PRQA. Inoltre tra gli ambiti territoriali dove si registrano effettive condizioni per il superamento del limite di concentrazione, che coincidono sostanzialmente con le aree maggiormente urbanizzate, il PRQA individua in particolare la continuità urbana che unisce i centri abitati di Perugia e Corciano ove permangono le condizioni per il superamento dei limiti di concentrazione di PM10 e NO2.

Il PRQA ha legato gli obiettivi di riduzione delle emissioni alla riduzione del traffico privato con azioni specifiche sullo spazio stradale, quali: ZTL, piste ciclabili, passeggeri TPL, colonnine elettriche. Si evidenzia, che sulla ciclabilità il PUMS triplica l'attuale estensione delle piste ciclabili oltre alla creazione e potenziamento delle infrastrutture per la sosta delle bici e del servizio di Bike sharing.

In merito a ZTL il piano ha previsto incrementi notevoli +35% a questo si aggiunge l'introduzione di zone 30 per una estensione di 100 ha. In merito alla mobilità elettrica il piano incrementa di oltre 4 volte le colonnine elettriche.

Nell'orizzonte temporale del Piano si evidenziano inoltre azioni sul Trasporto pubblico e la Logistica urbana, volta a ridurre la presenza dei mezzi nel centro storico. La riorganizzazione del TPL urbano ed extra urbano, con l'inserimento delle linee BRT vede un aumento del 30% delle percorrenze e di quasi il 60% dei passeggeri. Il piano prevede oltre alle linee portanti BRT elettriche anche l'introduzione di navette elettriche per il servizio all'interno del centro storico. Si ritiene pertanto che il PUMS abbia comunque integrato le azioni di competenza comunale del PRQA riferite alla mobilità.

In termini di effetti sulla qualità dell'aria del PUMS e obiettivi di riduzione del PRQA delle simulazioni effettuate sull'intera rete comunale, l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale è positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano con il tendenziale si ha una riduzione delle emissioni del 3,4% PM10 e 2,9% NOx. Le riduzioni dello scenario di piano rispetto all'attuale sono simili, però le simulazioni non hanno considerato il rinnovo del parco auto,

pertanto le riduzioni saranno notevolmente superiori, in particolare in rapporto alla diffusione dei mezzi a zero emissioni. In ogni caso si sottolinea come a prescindere dal parco auto il PUMS è coerente e concorre a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, sia rispetto allo scenario attuale sia quello tendenziale, si ha infatti rispetto ad entrambi gli scenari una riduzione dei veicoli per km e quindi delle emissioni non trascurabile.

Rispetto alla riduzione delle percorrenze e delle emissioni nelle aree di riduzione delle emissioni del PRQA, che sono l'area centrale di Perugia, Ferro di Cavallo e San Giovanni, il PUMS, ottiene un ottimo risultato raggiungendo -8.6%. Come detto le simulazioni non hanno considerato la diffusione crescente dei veicoli elettrici. Anche la stima più cautelativa è più che sufficiente a raggiungere l'obiettivo del 12% complessivo sui 10 anni. A questo si aggiunga che le simulazioni non possono considerare tutte le azioni previste dal PUMS, perché non modellizzabili, pertanto gli effetti potrebbero essere maggiori.

L'inquinamento atmosferico ha un impatto sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, come evidenziato dalla letteratura scientifica e dalle Linee Guida sulla qualità dell'aria dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Per stimare i possibili effetti sulla salute del PUMS sono state stimate le emissioni di inquinanti nelle aree urbane di riduzione, che risulta ovviamente la parte di territorio comunale più abitata e con la maggior densità di strade. Premettendo che le concentrazioni degli inquinanti in atmosfera dipenderanno non solo dalle emissioni da traffico, ma anche dalle condizioni meteo e dalle altre sorgenti (principalmente riscaldamento e sorgenti industriali), è evidente che le emissioni nel centro abitato sono correlabili con i possibili effetti sulla salute del PUMS, ovvero quanto il PUMS concorre a ridurre le emissioni di inquinanti nelle zone con maggior popolazione esposta. Le riduzioni delle percorrenze nei centri abitati determinano per lo scenario futuro una previsione di riduzione delle emissioni, di oltre l'8% delle emissioni rispetto sia allo scenario tendenziale, sia rispetto all'attuale.

A questo va sommato la riduzione delle emissioni dovuta al rinnovo del parco auto. I risultati sulle aree urbane critiche, uniti ai risultati sull'intero comune, fanno ipotizzare che il piano possa avere comunque un effetto positivo sulle concentrazioni nei centri abitati e in tutte le aree influenzate prevalentemente dal traffico.

Si sottolinea quindi la coerenza del piano con l'obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera e che tali risultati di riduzione delle emissioni con ipotizzabili effetti migliorativi delle concentrazioni, nei centri abitati, abbia potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

Gli obiettivi e le azioni implementate dal PUMS portano ad una riduzione dei consumi nel settore trasporti e delle relative emissioni climateranti del 4,65% (che sale al 9,70% per gli Ambiti di riduzione) rispetto allo scenario attuale. Tale risultato è inferiore a gli obiettivi della SEN 2017 che indica, quale target specifico per il settore trasporti, quello della riduzione del 16% delle emissioni di CO₂equ. Tuttavia, come detto, l'ambito di intervento del PUMS è limitato rispetto alla globalità di azioni che devono essere in campo per consentire di raggiungere gli obiettivi nazionali di riduzione dei consumi e delle emissioni.

Peraltro nella valutazione degli effetti del PUMS occorre anche considerare che vi sono tutta una serie di azioni volte a implementare un tipo di mobilità dolce, che sicuramente forniranno un contributo positivo ma per le quali possono essere svolte solo valutazioni di tipo qualitativo.

Infine, le valutazioni in merito alla tematica rumore sono state eseguite attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica utilizzati per valutare la popolazione potenzialmente esposta ai livelli acustici. Tale indicatore è direttamente correlabile agli obiettivi di sostenibilità assunti per l'inquinamento acustico. Si sottolinea come intento della valutazione non è il calcolo preciso del livello al quale è esposta la popolazione, ma verificare tramite confronto tra scenari se il piano aumenta o diminuisce la popolazione potenzialmente esposta ad alti livelli acustici e quindi se il piano è coerente o meno agli obiettivi di sostenibilità. Dalle simulazioni appare evidente come gli interventi del piano determinino effetti positivi in riferimento alla popolazione esposta, infatti si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti di circa il 2,3%-2,4%, rispetto al totale.

Il piano, aumenta del 36% le ZTL e introduce 100 ha di zone 30. Queste azioni comportano anche l'aumento di popolazione esposta a livelli acustici idonei alla residenza, perché tali aree sono le più densamente abitate. Infatti, come desumibile dalla tabella precedente, aumenta notevolmente la popolazione a livelli acustici non elevati, si ha infatti un aumento della popolazione esposta ai livelli acustici più bassi del 2,5 nel diurno e 2,4 nel notturno. Considerando che il PUMS aumenta la popolazione esposta a bassi livelli acustici e cala quella esposta ad alti livelli acustici, ha potenzialmente un effetto positivo in termini di salute, riducendo gli effetti negativi sulla salute dovuti al rumore.

D) 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 Perugia nel rispetto delle seguenti indicazioni ed osservazioni:

Aspetti urbanistici e territoriali

Nel momento in cui il Comune procederà ad attivare le procedure di variante urbanistica ove necessario per l'attuazione successiva degli interventi, dovrà rispettare le seguenti prescrizioni:

- l'interferenza parziale di alcuni interventi progettuali con ambiti boscati vincolati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004, impone al Comune di dimostrare l'impossibilità di soluzioni alternative, come disposto dall'art. 85 della L.R. 1/2015;
- la modifica senza compensazione delle aree di particolare interesse agricolo di cui all'art. 92 della L.R. 1/2015 è ammessa esclusivamente per le opere pubbliche e di rilevante interesse pubblico;
- gli interventi progettuali dovranno essere resi il più possibile coerenti con gli ambiti della Rete Ecologica interessati;
- le previsioni aventi ripercussioni sulla destinazione e l'uso del suolo dovranno essere recepite all'interno del PRG parte operativa e dei piani attuativi, ed essere esplicitate anche con norme cogenti circa gli interventi da realizzare;
- Gli interventi sulle infrastrutture per la mobilità dovranno far seguito ad una classificazione delle stesse, in riferimento a quanto previsto dalla L.R. 1/2015, e rispettare i requisiti e standard di qualità previsti dal R.R. 2/2015.

Aspetti geologici

In fase di progettazione definitiva delle opere di maggiore impatto previste nel PUMS, si prescrive che:

- Il modello geologico, geofisico e geotecnico dei siti sottoposti ad un impatto ambientale rilevante, dovrà avvalersi dell'esito degli studi di microzonazione sismica di 3° livello che hanno interessato il Comune di Perugia;
- si dovranno evitare o mitigare quelle criticità ambientali interferenti con le locali condizioni d'instabilità dei versanti e con prevedibili azioni di depauperamento delle falde acquifere.

Aspetti idraulici

- Gli interventi che interferiscono con le aree perimetrate dal P.A.I. dovranno essere compatibili con quanto disposto dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) ed essere subordinati all'ottenimento di un parere da parte dello scrivente Servizio.
- Gli interventi che interferiscono con corsi d'acqua e/o aree demaniali dovranno essere subordinati all'ottenimento da parte dello scrivente Servizio di una autorizzazione ai fini idraulici e/o concessione per occupazione di area demaniale, nonché tenere conto di quanto disposto dall'art. 96 del R.D. 523/1904.

Aspetti naturalistici

- Durante l'attuazione del PUMS, qualora gli interventi dovessero interessare Siti di Importanza comunitaria (SIC), presenti nel Comune di Perugia, dovranno essere preventivamente sottoposti a Valutazione d'Incidenza Ambientale secondo quanto stabilito dalle direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli" nonché dal DPR 357/97.

Monitoraggio ambientale

- Il proponente procederà alla formulazione di una proposta di Piano di monitoraggio tenendo il core set di indicatori ambientali distinto da quelli di monitoraggio dell'attuazione del piano.
- Il piano operativo 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 il Comune di Perugia, il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale, e l'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.

Adempimenti legati alla approvazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Perugia 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. L'Autorità procedente comunica 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 Perugia dovrà 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 Perugia. 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, 25/03/2019

L'istruttore
Giovanni Roccatelli

Il Responsabile di Sezione
Alfredo Manzi

ALLEGATO A

Sintesi per punti del parere o osservazione	<i>Riscontro</i>
1) <i>USL UMBRIA 1</i> (nota prot. n.0272288 del 21.12.2018)	
<u>U.o.c. Igiene e Sanità Pubblica:</u> Preso atto dell'istanza in oggetto e della documentazione allegata; considerato che non si individuano criticità relative a effetti sulla salute della popolazione per quanto di competenza dello scrivente servizio, si ritiene che non sussista la necessità di sottoporre a VAS il piano in oggetto. <u>Dipartimento prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro:</u> Con riferimento a quanto indicato in oggetto, l'esame della documentazione trasmessa dalla Regione Umbria in data 4.12.2018 (prot. n. 175698) non ha evidenziato aspetti di competenza di questo Servizio.	<i>Si prende atto</i>
2) <i>REGIONE UMBRIA – SERVIZIO FORESTE, MONTAGNA, SISTEMI NATURALISTICI, FAUNISTICA</i> (nota prot. n.0007792 del 15.01.2019)	
Esaminata la documentazione trasmessa di cui all'oggetto, acquisita agli atti con Pec prot.n.0005081-2019, per quanto attiene alla L.R. n.1/2015, si esprime parere favorevole.	<i>Si prende atto</i>
3) <i>REGIONE UMBRIA - SERVIZIO RISORSE IDRICHE E RISCHIO IDRAULICO</i> (nota prot. 0020591 del 01.02.2019)	
Con riferimento alla Vs. nota pervenuta con pec. acquisita al prot. n. 5081 del 10 gennaio 2019 con la quale si invitavano i soggetti in indirizzo ad esprimere i rispettivi pareri di competenza relativamente alla procedura di Vas indicata in oggetto, analizzata la documentazione trasmessa, si ricorda che: - gli interventi che interferiscono con le aree perimetrate dal P.A.I. dovranno essere compatibili con quanto disposto dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) ed essere subordinati all'ottenimento di un parere da parte dello scrivente Servizio; - gli interventi che interferiscono con corsi d'acqua e/o aree demaniali dovranno essere subordinati all'ottenimento da parte dello scrivente Servizio di una autorizzazione ai fini idraulici e/o concessione per occupazione di area demaniale, nonché tenere conto di quanto disposto dall'art. 96 del R.D. 523/1904. Stante quanto sopra detto si esprime parere favorevole per la procedura di V.A.S. di cui in oggetto.	ASPETTI IDRAULICI <i>gli interventi che interferiscono con le aree perimetrate dal P.A.I. dovranno essere compatibili con quanto disposto dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) ed essere subordinati all'ottenimento di un parere da parte dello scrivente Servizio;</i> <i>gli interventi che interferiscono con corsi d'acqua e/o aree demaniali dovranno essere subordinati all'ottenimento da parte dello scrivente Servizio di una autorizzazione ai fini idraulici e/o concessione per occupazione di area demaniale, nonché tenere conto di quanto disposto dall'art. 96 del R.D. 523/1904.</i>

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>4) <i>PROVINCIA DI PERUGIA (nota prot. 0023193 del 05.02.2019)</i></p>	
<p>Dall'esame dei vari elaborati riguardanti il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile e confrontandolo con quanto indicato negli indirizzi e gli elaborati dell'Atlante del sistema infrastrutturale-insediativo del PTCP (I. 1.2 – Il nodo di Perugia, I. 1.3 – Proposta di rete viaria provinciale, I. 2.2 – Proposta di ripartizione modale per un sistema integrato della mobilità), si ritiene che il PUMS sia compatibile con il piano provinciale, ma si osserva comunque quanto segue.</p> <p>Ciò che viene riportato nel piano per la mobilità sostenibile è sicuramente rivolto al miglioramento della qualità dell'aria e, più in generale, della qualità della vita della popolazione ma, di certo, per le problematiche che si presentano, alcune di queste di seguito elencate, non può essere risolto univocamente dal Comune di Perugia.</p> <p>Ciò nonostante, non si può parlare di mobilità sostenibile senza prendere in esame il problema del Nodo di Perugia e quindi del potenziamento della viabilità extraurbana che converge sul capoluogo, che è per gran parte causa dei problemi di traffico all'interno della città.</p> <p>Le caratteristiche tecnico-costruttive della E45, soprattutto nel tratto che interessa il capoluogo, dove al traffico di attraversamento regionale si somma quello locale, rendono questo asse estremamente pericoloso ed inadeguato.</p> <p>Analogamente, anche le statali presentano gravi carenze, poiché pensate per assolvere un traffico limitato, vengono invece ogni giorno sottoposte a un crescente volume di mezzi leggeri e pesanti.</p> <p>Lo svincolo di Collestrada e quello di Ponte San Giovanni vanno interamente ripensati, evitando la convergenza dei traffici locali e nazionali che sono la causa degli ingorghi.</p> <p>In merito alla realizzazione di una stazione ferroviaria a Collestrada, con il compito di servire il centro commerciale e l'aeroporto, si evidenzia che per essere funzionale alla struttura di vendita, la stazione sarebbe logico prevederla in adiacenza al Centro Commerciale, mentre per servire lo scalo aereo, si dovrebbe prevedere un sistema di navette di collegamento.</p>	<p><i>Le considerazioni proposte riguardanti la E45, il Nodo di Perugia, gli svincoli di Collestrada e Ponte San Giovanni sono afferenti a viabilità di competenza Nazionale (ANAS).</i></p> <p><i>Nel merito il Comune di Perugia in qualità di Autorità proponente il Piano ha rappresentato che il PUMS può pianificare solamente la rete infrastrutturale comunale: in ogni caso, a latere del Piano, l'Amministrazione ha approvato un "position paper" sugli aspetti di competenza sovraordinata, ove ha riassunto i propri auspici sui temi della viabilità nazionale, sull'aeroporto San Francesco d'Assisi, sulla rete ferroviaria regionale e sui collegamenti di Perugia alla rete Alta Velocità. Quanto evidenziato viene trattato all'interno di tale documento, che non può in ogni caso essere considerato parte del PUMS, in quanto riguardante temi non di competenza comunale.</i></p>

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>5) <i>REGIONE UMBRIA – SERVIZIO GEOLOGICO PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI SUL RISCHIO IDROGEOLOGICO E GESTIONE DELLE COMPETENZE REGIONALI IN MATERIA DI ACQUE PUBBLICHE (nota prot. 0027871 del 12.02.2019)</i></p>	
<p>Premesso che con lettera n.21881 del 4 febbraio 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. E' stata consultata la documentazione disponibile all'indirizzo web indicato nella lettera n. 21881/2019.</p> <p>Nell'ambito del PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) In termini di impatto ambientale, risulta rilevante la previsione di realizzare una nuova viabilità in galleria finalizzata alla eliminazione del traffico di attraversamento dell'area nord del centro storico di Perugia.</p> <p>La componente suolo, acqua e sottosuolo del Piano prevede di attenersi ad un cronoprogramma d'indagini indicato al paragrafo 6.2 del rapporto preliminare VAS.</p> <p>In fase di progettazione definitiva delle opere di maggiore impatto previste nel PUMS, si prescrive che:</p> <p>1) Il modello geologico, geofisico e geotecnico dei siti sottoposti ad un impatto ambientale rilevante, debba avvalersi dell'esito degli studi di microzonazione sismica di 3 livello che hanno interessato il Comune di Perugia.</p> <p>2) Si dovranno evitare o mitigare quelle criticità ambientali interferenti con le locali condizioni d'instabilità dei versanti e con prevedibili azioni di depauperamento delle falde acquifere.</p>	<p>ASPETTI GEOLOGICI</p> <p><i>In fase di progettazione definitiva delle opere di maggiore impatto previste nel PUMS, si prescrive che:</i></p> <p>1) <i>Il modello geologico, geofisico e geotecnico dei siti sottoposti ad un impatto ambientale rilevante, dovrà avvalersi dell'esito degli studi di microzonazione sismica di 3° livello che hanno interessato il Comune di Perugia.</i></p> <p>2) <i>Si dovranno evitare o mitigare quelle criticità ambientali interferenti con le locali condizioni d'instabilità dei versanti e con prevedibili azioni di depauperamento delle falde acquifere.</i></p>
<p>6) <i>ARPA UMBRIA (note, prot. 0033632 del 20.02.2019 e prot. 0038303 del 26.02.2019).</i></p>	
<p>Prot. n. 0033632 del 20.02.2019</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 contenuti in apposito piano operativo in cui dovrà essere specificato il core set di indicatori ambientali distinto da quelli di monitoraggio</p>	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>dell'attuazione del piano. Gli indicatori ambientali dovranno focalizzare prevalentemente i potenziali effetti sulle matrici Aria (emissioni e qualità dell'aria) e Rumore. Il piano operativo 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.</p> <p>Prot. n. 0038303 del 26.02.2019</p> <p>A seguito dei lavori della CDS del 1/2/2019 e dell'incontro tecnico svoltosi a Perugia il 14/2/2019 per la definizione del core set di indicatori per il monitoraggio del piano, preso atto della proposta finale ricevuta in data 23/2/2019 dal proponente si ritiene di evidenziare che:</p> <p>a) Il set finale di indicatori è coerente con il PUMS e gli indicatori ambientali selezionati sono pertinenti con gli obiettivi del piano</p> <p>b) Il proponente procederà alla formulazione di una proposta di Piano di monitoraggio tenendo il core set di indicatori ambientali distinto da quelli di monitoraggio dell'attuazione del piano.</p> <p>c) Il piano operativo 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.</p>	<p>MONITORAGGIO AMBIENTALE</p> <p><i>- Il proponente procederà alla formulazione di una proposta di Piano di monitoraggio tenendo il core set di indicatori ambientali distinto da quelli di monitoraggio dell'attuazione del piano.</i></p> <p><i>- Il piano operativo 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.</i></p>
<p>7) REGIONE UMBRIA - SERVIZIO PIANIFICAZIONE E TUTELA PAESAGGISTICA (nota prot. 0038643 del 26.02.2019 e prot. 0058868 del 26/03/2019)</p>	
<p>Con nota prot. n. 0005081 del 10/01/2019 il Servizio Valutazioni Ambientali ha convocato una Conferenza di VAS, nell'ambito del processo in oggetto, per il giorno 01/02/2019, alla quale lo scrivente servizio ha preso parte e in tale occasione ha comunicato che la documentazione inerente l'istanza si può consultare sul sito web del Comune di Perugia all'indirizzo: http://istituzionale.comune.perugia.it/pagine/procedura-di-valutazioneambientale-strategica.</p> <p>Precedentemente, con propria nota prot. n. 2018/0189591 del 28/08/2018 il Comune di Perugia, nella persona dell'Assessore Cristiana Casaioli, aveva indetto per il giorno 11/09/2018 un incontro pubblico chiedendo agli invitati di</p>	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>fornire proposte e contributi entro il 18/09/2018, ai fini della redazione del Rapporto Ambientale (RA) relativo al PUMS. La riunione era presieduta, oltre che dal proponente/procedente, anche dalla Autorità Competente (AC) Servizio regionale Valutazioni Ambientali, sviluppo e sostenibilità Ambientale. In questa fase procedurale lo scrivente Servizio aveva formalizzato il proprio contributo.</p> <p>Si ritiene che i documenti a disposizione, comprensivi del Rapporto Ambientale (RA), sviluppano quanto elaborato per la fase di scoping tenendo conto dei contributi ivi pervenuti [rif.: RA; cap. 4 IL PUMS; § 4.1 “Il processo di VAS”], e sono rappresentati in una Tabella sinottica con i commenti (Recepimento) del Proponente.</p> <p>Delle nostre tre Osservazioni (Oss.) formulate in fase di scoping il Proponente dichiara l'accoglimento della 1° e della 3°, mentre viene parzialmente contro dedotta la 2°.</p> <p>1. Rispetto alla nostra richiesta (Oss. 1) di includere nel QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO [rif.: RA, cap. 5 QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO; § 5.1 “Il rapporto con la pianificazione”] il PRG comunale, si nota che non è stata ben esplicitata l'analisi e la verifica di Coerenza Esterna tra i due strumenti in argomento, sebbene sia comunque stata fatta chiarezza sulla conformità/difformità urbanistica delle singole azioni programmatiche del PUMS rispetto al PRG. [rif: RA; Tab. 4.4.1 “conformità PRG e verifica finanziamenti europei”].</p> <p>2. Rispetto alla nostra richiesta (Oss. 2) di includere nella Valutazione ambientale degli effetti di piano le questioni inerenti l'identità paesaggistica del territorio, con approfondimenti specifici per quelle azioni pianificatorie/programmatiche che comportano trasformazione di uso e di assetto urbanistico, vi è di fatto un rinvio alle successive fasi relative alle varianti urbanistiche necessarie alla realizzazione degli interventi, le quali dovrebbero essere opportunamente corredate da una pre-valutazione ambientale. Unica eccezione al suddetto rinvio valutativo è fatta per l'intervento “TUNNEL”, rispetto al quale, utilizzando gli apparati conoscitivi del vigente PRG, è delineata una verifica preliminare sulla nuova viabilità preminentemente in sotterranea “Via del Bulagaio – Piazza Grimana – Via del Maneggio – Via Pascoli” [rif.: RA; cap. 7 VALUTAZIONE].</p> <p>3. Rispetto alla nostra richiesta (Oss. 3) di esplicitare quali siano le azioni del PUMS – soprattutto quelle di trasformazione fisica del territorio – direttamente collegate agli STRUMENTI PROGRAMMATICI COFINANZIATI A LIVELLO STATALE E EUROPEO, risulta quanto segue [rif: RA; Tab. 4.4.1“conformità PRG e verifica finanziamenti europei”]:</p>	<p><i>1. Nel documento integrativo sugli aspetti urbanistici, a cui si rimanda, sono state esaminate le previsioni del PUMS che interferiscono con il PRG PS e PO. In particolare si evidenzia che i soli interventi n.6 (collegamento Ponte Rio Santa Lucia) e n.7 (Viabilità ponte San Giovanni) interferiscono con ambiti vincolati ai sensi del d.lgs. 42/2004. Come esplicitato nelle conclusioni dello stesso documento, entrambi gli interventi sono fortemente condizionati dalle disponibilità economiche e di fatto considerati di medio lungo periodo, tanto che non verranno immediatamente inseriti nelle previsioni del PRG con le conseguenti previsioni espropriative. Come specificato nella stessa nota, gli interventi che costituiranno una prossima variante tematica per la viabilità del PRG, oltre ad essere contenuti quanto ai potenziali impatti sul territorio, non interferiscono con vincoli paesaggistici. Si ritiene pertanto che per quanto era tecnicamente possibile le “verifiche di coerenza esterna” richieste siano state fornite nel citato documento.</i></p> <p><i>2. Rispetto alle previste successive fasi relative a varianti urbanistiche necessarie alla realizzazione degli interventi, le stesse saranno corredate dalla documentazione necessaria alla verifica di assoggettabilità a VAS.</i></p> <p><i>3. Si prende atto</i></p>

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO; § 7.6 “Valutazioni interventi significativi”]. Relativamente a questo intervento, attraversante Aree di Interesse Paesaggistico (d.lgs. 42/2004) e Beni Paesaggistici anche di valenza archeologica, il Proponente ha effettuato un sufficiente approfondimento dei relativi aspetti rinviando ulteriori studi alla successiva fase progettuale delle opere; questo approfondimento tiene conto anche degli indirizzi strategici del PPR, contenuti della parte (Volume 1) preadottata nel 2012 [rif.: RA; § 7.6.3 “Verde ecosistemi paesaggio, archeologia”].</p> <p>Nota 0058868 del 26/03/2019</p> <p>Con nota prot. n. 0005081 del 10/01/2019 il Servizio regionale Valutazioni Ambientali, sviluppo e sostenibilità ambientale (AC) ha convocato la Conferenza di VAS, nell’ambito del processo in oggetto, per il giorno 01/02/2019, comunicando che la documentazione inerente l’istanza è consultabile sul sito web del Comune di Perugia all’indirizzo: http://istituzionale.comune.perugia.it/pagine/procedura-di-valutazione-ambientale-strategica.</p> <p>Lo scrivente Servizio ha espresso un primo parere trasmesso con nota n.0038643 del 26/02/2019 che viene integrato dal presente contributo integrativo. A seguito di quanto emerso nel corso della suddetta seduta, il proponente ha fornito documenti di integrazione e chiarimento comunicata dalla AC con nota prot. n. 0049298 del 12/03/2019, invitando le autorità ambientali a fornire il proprio parere oppure, se del caso, a rimodulare/implementare quello già espresso. I nuovi documenti messi a disposizione consentono di procedere ad alcune precisazioni in merito alle modifiche che il PUMS apporterà al vigente strumento urbanistico generale del Comune di Perugia. Si auspica, comunque, che le varianti urbanistiche che ne conseguiranno vengano sottoposte a verifica di assoggettabilità a VAS.</p> <p>– Per le Varianti di breve periodo relative ai seguenti Interventi: (4.) Viabilità S. Andrea delle Fratte; (5.) Viabilità nodo Prepo; (8.) Viabilità alternativa Strada Settevalli.</p> <p>Il proponente dichiara la generale assenza di vincoli paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 del d.lgs. 42/2004, ma evidenzia l’esistenza delle seguenti tutele paesistiche: Aree di intervisibilità dei coni visuali (interventi 6., 8.); Fascia di rispetto dei crinali (intervento 8.); Visuali ad ampio spettro (intervento 6.).</p> <p>– Per ciò che concerne l’adeguamento della viabilità viene prospettata la redazione di un’unica variante al PRG. Si ritiene opportuno in tal caso che tale</p>	<p><i>Si prende atto</i></p>

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>variante approfondisca gli aspetti ambientali relativamente all'inserimento paesaggistico degli interventi, adottando eventuali accorgimenti progettuali atti a escludere significativi effetti negativi sul contesto paesaggistico di riferimento.;</p> <p>– Per le Varianti di medio periodo subordinate all' approvazione da parte dello Stato del progetto BRT relativo ai seguenti Interventi:</p> <p>(1.) Stazione F.S. di Fontivegge "Il secondo fronte di stazione;</p> <p>(2.) Assetto circolatorio Tuzi-Settevalli "Rotatoria svincolo S. Faustino con raccordo Ac.fi. 2";</p> <p>(3.) Assetto circolatorio v.Morettini-v.Dottori.</p> <p>Il proponente non prospetta la redazione di un'unica variante al PRG sebbene sia da auspicare la sua redazione e comunque si ritiene in ogni caso che la variante – o le varianti – approfondiscano gli aspetti ambientali relativamente all'inserimento paesaggistico degli interventi, adottando eventuali accorgimenti progettuali atti a escludere significativi effetti negativi rispetto al contesto paesaggistico di riferimento.</p> <p>Il proponente anche qui dichiara la generale assenza di vincoli paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 del d.lgs. 42/2004, ma evidenzia l'esistenza delle seguenti tutele paesistiche: Aree di intervisibilità dei coni visuali (interventi 1., 2., 3.); Visuali ad ampio spettro (intervento 1.); Fascia di rispetto della viabilità panoramica (intervento: 2.).</p> <p>– Per le Varianti di lungo periodo relative agli Interventi:</p> <p>(6.) Nuovo collegamento P.Rio-S.Lucia;</p> <p>(7.) Viabilità P.S.Giovanni. 3.1.</p> <p>In questo caso il proponente dichiara la presenza di vincoli paesaggistici ai sensi degli artt. 136, lett. c) e d), e 142, let. m), del d.lgs. 42/2004. E aggiunge inoltre le seguenti tutele paesistiche: Aree di intervisibilità dei coni visuali (interventi 6., 7.); Visuali ad ampio spettro (intervento 6.); Viabilità storica minore (intervento 6.).</p> <p>– Infine, per le nuove previsioni urbanistiche propedeutiche alla realizzazione degli interventi, il proponente non prospetta la redazione di un'unica variante al PRG sebbene, anche in questo caso, sia tuttavia auspicabile. Si ritiene inoltre utile che la variante – o le eventuali varianti – possano approfondire gli aspetti ambientali evidenziando se sono state esaminate differenti alternative progettuali.</p>	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
8) REGIONE UMBRIA - SERVIZIO URBANISTICA (nota prot. 0051180 del 14.03.2019)	
<p>Premesso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> – In data 11/09/2018 ha avuto luogo l'incontro pubblico per la fase preliminare della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Perugia, convocato con nota PEC n. 2018/0189591 del 28/08/2018. – Lo Scrivente Servizio, con nota prot. n. 0201062 del 18/09/2018, ha inviato proposte e contributi propedeutici allo svolgimento della successiva procedura di VAS finalizzata all'approvazione del PUMS, chiedendo nello specifico <i>“che la documentazione di PUMS già prodotta sia integrata con idonei elaborati tecnici-amministrativi e grafici, ed eventuali atti, che diano conto ove risulti già riscontrabile una rispondenza degli interventi previsti dal PUMS con le previsioni del PRG Parte Strutturale e del PRG Parte Operativa o, in alternativa, che evidenzino come tale rispondenza sia ottenibile mediante il ricorso ad apposite varianti o all'assunzione di specifici impegni dell'Amministrazione comunale, in modo da rendere pienamente coerente lo strumento urbanistico con quello inerente la mobilità”</i>; – Il Comune di Perugia con Delibera di Giunta comunale n. 393 del 24/10/2018 ha adottato il PUMS e ha pubblicato il relativo avviso ai fini della consultazione per la VAS. – Sulla base della richiesta pervenuta dal Comune di Perugia, il Servizio Valutazioni ambientali, Sviluppo e Sostenibilità ambientale, in qualità di Autorità competente, in data 10/01/2019 ha convocato con nota pec n. 0005081 per il giorno 01/02/2019 la seduta della Conferenza di VAS al fine di acquisire i pareri sulla proposta del Piano. – La conferenza si è conclusa con le seguenti richieste: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il Comune dovrà produrre una cartografia e documentazione relativa agli interventi del PUMS rispetto al PRG vigente; ▪ Specificazione per le previsioni non conformi al PRG vigente delle modalità di attuazione delle varianti conseguenti; ▪ Per il Piano di Monitoraggio ambientale si dispone un incontro specifico con ARPA Umbria. – l'Autorità competente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ con nota prot. n. 0021881-2019 del 04/02/2019 ha inviato il verbale della Conferenza di VAS del 01/02/2019 ed i pareri resi dai vari Servizi regionali, nonché le due osservazioni pervenute al Comune durante il periodo di pubblicazione. 	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<ul style="list-style-type: none"> ▪ con nota prot. n. 0049298-2019 del 12/03/2019 ha trasmesso le integrazioni prodotte dal Comune - richieste dallo scrivente Servizio nella Conferenza del 01/02/2019 – e contraddistinte dagli stralci delle cartografie di PRG e da una relativa Relazione Tecnica esplicativa; <p>Preso visione del <i>Rapporto Preliminare di VAS</i>, integrato dalla documentazione trasmessa o resa disponibile mediante apposito link e di tutta la documentazione allegata alle note sopra indicate, per quanto di competenza di questo Servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> – si evince che il PUMS riguarda principalmente l’ambito urbanizzato del capoluogo comunale di Perugia, ma è uno strumento di programmazione e pianificazione di interventi riguardanti il sistema della mobilità e dei trasporti di tutto il territorio comunale, ivi compresi i collegamenti intercomunali. Il Piano si pone obiettivi, strategie ed azioni pienamente condivisibili, riguardanti l’integrazione tra i vari sistemi di trasporto pubblico, lo sviluppo della mobilità collettiva, lo sviluppo dei sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, l’introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, l’introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, la razionalizzazione della logistica urbana e la diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità. Le strategie che il PUMS si prefigge di porre in atto per il potenziamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL) sono fundamentalmente suddivisibili in due aspetti fondamentali: <ol style="list-style-type: none"> 1. il primo prevede una gerarchizzazione e una integrazione della rete trasportistica attuale con l’introduzione di Bus RapidTransit (BRT) regionali e urbani, l’utilizzo di navette elettriche per le linee al servizio del centro storico e progressiva adozione di autobus «<i>low emission</i>» sulle restanti linee, linee urbane ordinarie e ad orario, l’utilizzo della terza rete che preveda tra l’altro la copertura delle aree a domanda debole garantita con servizi a bassa frequenza o a «chiamata». La rete è completata dalle corse scolastiche di rinforzo negli orari di ingresso e uscita delle scuole. È inoltre previsto il potenziamento dell’intermodalità con il Minimetrol tramite il collegamento dei quartieri ubicati sulla viabilità che ne intercetta il percorso, con servizi ad alta frequenza alle fermate di via Cortonese e di Fontivegge. Per questi aspetti lo schema preliminare del PUMS illustra i modelli studiati dal Comune di Perugia per la rete di gerarchizzazione del TPL e per la messa in sicurezza delle fermate e l’accessibilità universale. Le fermate interessate sono quelle lungo i percorsi dei BRT regionali e urbani, delle navette ordinarie e di quelle elettriche. Gli interventi interessano porzioni di viabilità urbana “da facciata a facciata” per una lunghezza variabile dai 50 	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>agli 80 metri, arrivando a configurarsi, nei casi dei percorsi in sede preferenziale dei BRT, come veri e propri progetti di riqualificazione urbana. L'obiettivo è quello di garantire la totale accessibilità a soggetti a ridotta capacità motoria e sensoriale temporanea o permanente.</p> <p>2. Il secondo aspetto riguarda le proposte di agevolazioni tariffarie. Il PUMS propone di ampliare l'offerta di titoli di viaggio attuali. Le azioni sono mirate ad agevolare o acquisire segmenti di domanda che, per motivi diversi, attualmente non utilizzano il TPL e ad incentivare la fidelizzazione dell'utenza. È prevista l'istituzione di un abbonamento a prezzo agevolato per gli universitari, l'istituzione di un carnet di abbonamenti per i componenti dello stesso nucleo familiare, l'abbonamento gratuito per le navette elettriche per i residenti nella ZTL del Centro Storico in possesso dell'abbonamento ai parcheggi, l'istituzione di biglietti monomodali di corto raggio per i servizi su gomma, l'istituzione di biglietti monomodali per il Minimetro e la possibilità di riunificare i titoli di viaggio riuniti in un'unica card ricaricabile.</p> <p>Ai suddetti obiettivi ne affianca altri di tipo infrastrutturale o che presentano comunque riflessi sotto l'aspetto urbanistico, sull'uso del suolo e degli spazi pubblici.</p> <p>Per la mobilità attiva pedonale e ciclabile è prevista una ricucitura della rete esistente ed estensione della stessa e la messa in sicurezza delle criticità della ciclabilità. Laddove non sia possibile prevedere percorsi in sede riservata, la rete ciclopedonale sarà realizzata in promiscuo in aree a circolazione motorizzata calmierata come le ZTL e le Zone 30. Per queste ultime il PUMS individua n. 9 zone all'interno della città che, dopo adeguata sperimentazione, potranno essere ulteriormente estese anche per ridurre inquinamento e incidentalità.</p> <p>Con riguardo sempre alla mobilità attiva il PUMS si prefigge di individuare le velostazioni "intermodali" a supporto di un utilizzo sempre più frequente delle biciclette a pedalata assistita, previo anche il nuovo servizio di "bike sharing" con 150 nuovi mezzi.</p> <p>È prevista la realizzazione di una rete di parcheggi di interscambio per l'accesso mediante TPL ai principali poli attrattori in campo urbano a partire dal Polo Ospedaliero Universitario di Santa Maria della Misericordia.</p> <p>Il PUMS infine, relativamente agli interventi di messa in sicurezza e fluidificazione del traffico motorizzato sulla rete stradale, ha focalizzato la propria attenzione su 4 nodi complessi che presentano criticità «storicizzate». I nodi in questione sono, nell'ordine:</p> <p>1. la sottorete costituita da via Palermo, via Campo di Marte, via Fosso</p>	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>dell'Infernaccio;</p> <p>2. la sottorete compresa tra viale Trancanelli, strada Settevalli e via Soriano;</p> <p>3. la sottorete compresa tra via Volumnia, via Adriatica e strada dei Loggi;</p> <p>4. la sottorete della viabilità di interquartiere dell'area nord del centro storico (via Brunamonti, via Pinturicchio, via del Bulagaio, Piazza Grimana, via del Maneggio, via Pascoli) di tutta l'area.</p> <p>L'approccio generale adottato per la risoluzione di questi nodi è quello di mitigare le interferenze tra traffico motorizzato privato, trasporto pubblico, ciclisti e pedoni tutelando, al contempo, i tratti della rete su cui è maggiore l'esposizione diretta di residenti e occupati nelle attività presenti sul fronte stradale. Nel caso del nodo numero 4 si prende atto che l'intervento è già contemplato dallo scenario evolutivo del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Umbria e denominato «Gronda Nord».</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si ricorda che proprio in riferimento alle previsioni aventi implicazioni di tipo urbanistico erano state richieste al Comune integrazioni documentali in modo che il Comune stesso potesse espressamente dare conto non soltanto degli interventi già esistenti e di quelli previsti dal PUMS, ma della rispondenza degli stessi 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. - Si rileva a tal proposito che in merito al profilo urbanistico il Comune di Perugia ha integrato la documentazione mediante la redazione di un elaborato tecnico costituito da n. 8 stralci cartografici nei quali vengono rappresentati gli interventi progettuali e le relative previsioni del PRG vigente, ai fini della valutazione di eventuali procedimenti di variante urbanistica che si renderanno necessari per l'attuazione degli scenari programmatici previsti dal PUMS. La cartografia è corredata da apposita Relazione che esplicita le motivazioni di tali scelte programmatiche ed indica puntualmente le interferenze con le zonizzazioni del PRG e con gli ambiti vincolati. <p>Gli 8 stralci cartografici sono così suddivisi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stazione F.S. di Fontivegge 2. Assetto circolatorio Tuzi – Settevalli 3. Assetto circolatorio Via Morettini – Via Dottori 4. Viabilità S. Andrea delle Fratte 5. Viabilità nodo Prepo 6. Nuovo collegamento Ponte Rio – Santa Lucia 7. Viabilità Ponte San Giovanni 	

Sintesi per punti del parere o osservazione	Riscontro
<p>8. Viabilità alternativa Strada Settevalli</p> <p>Il Comune dichiara che le ipotesi di realizzazione di dette infrastrutture sono molto variabili e strettamente collegate all'individuazione, da parte dell'amministrazione comunale, di risorse economiche esterne.</p> <p>Le previsioni riferite agli stralci n. 6 e n. 7 sono di lungo periodo e pertanto non saranno oggetto di alcuna imminente procedura di variante urbanistica e conseguente apposizione di vincolo preordinato all'esproprio.</p> <p>Gli interventi progettuali indicati con gli stralci nn. 1, 2 e 3 sono invece strettamente correlati all'approvazione da parte dello Stato del progetto BRT, per cui le necessarie varianti saranno elaborate ed approvate solo a seguito dell'ammissione a finanziamento.</p> <p>Per gli interventi previsti negli stralci nn. 4, 5 e 8 il Comune procederà alla redazione di un'unica variante al PRG per l'adeguamento della viabilità.</p> <p>Pertanto, nel momento in cui il Comune procederà ad attivare le procedure di variante, dovrà rispettare le seguenti <u>prescrizioni</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'interferenza di alcuni interventi progettuali con ambiti boscati vincolati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004, impone al Comune di dimostrare l'impossibilità di soluzioni alternative, come disposto dall'art. 85 della L.R. 1/2015. • La modifica senza compensazione delle aree di particolare interesse agricolo di cui all'art. 92 della L.R. 1/2015 è ammessa esclusivamente per le opere pubbliche e di rilevante interesse pubblico. • Gli interventi progettuali dovranno essere resi il più possibile coerenti con gli ambiti della Rete Ecologica interessati. • Le previsioni aventi ripercussioni sulla destinazione e l'uso del suolo dovranno essere recepite all'interno del PRG parte operativa e dei piani attuativi, ed essere esplicitate anche con norme cogenti circa gli interventi da realizzare. • Gli interventi sulle infrastrutture per la mobilità dovranno far seguito ad una classificazione delle stesse, in riferimento a quanto previsto dalla L.R. 1/2015, e rispettare i requisiti e standard di qualità previsti dal R.R. 2/2015. 	<p>ASPETTI URBANISTICI</p> <p><i>Nel momento in cui il Comune procederà ad attivare le procedure di variante, dovrà rispettare le seguenti <u>prescrizioni</u>:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>L'interferenza di alcuni interventi progettuali con ambiti boscati vincolati ai sensi del D.Lgs n. 42/2004, impone al Comune di dimostrare l'impossibilità di soluzioni alternative, come disposto dall'art. 85 della L.R. 1/2015.</i> • <i>La modifica senza compensazione delle aree di particolare interesse agricolo di cui all'art. 92 della L.R. 1/2015 è ammessa esclusivamente per le opere pubbliche e di rilevante interesse pubblico.</i> • <i>Gli interventi progettuali dovranno essere resi il più possibile coerenti con gli ambiti della Rete Ecologica interessati.</i> • <i>Le previsioni aventi ripercussioni sulla destinazione e l'uso del suolo dovranno essere recepite all'interno del PRG parte operativa e dei piani attuativi, ed essere esplicitate anche con norme cogenti circa gli interventi da realizzare.</i> • <i>Gli interventi sulle infrastrutture per la mobilità dovranno far seguito ad una classificazione delle stesse, in riferimento a quanto previsto dalla L.R. 1/2015, e rispettare i requisiti e standard di qualità previsti dal R.R. 2/2015.</i>

ALLEGATO B – OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO PERVENUTE DURANTE LA FASE DI CONSULTAZIONE PUBBLICA

8) OSSERVAZIONE N. 1 – COMUNE DI PANICALE (nota prot. 0016972 del 28.01.2019)

L'amministrazione comunale di Panicale, al fine della procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa al Piano Urbano della Mobilità sostenibile del Comune di Perugia, in relazione al progetto Metrobus, la cui stazione capolinea è individuata per l'asse Perugia-Pievaiola, nella frazione di Tavernelle, osserva quanto segue. Le azioni proposte relative alla predisposizione di una viabilità preferenziale in Via Pievaiola si ritiene che vadano inserite nel contesto dell'attivazione del servizio Metrobus. In particolare andrebbe valutata l'effettiva data di attivazione del servizio e la frequenza prevista delle corse così come prefigurate nel PRT 2014-2024 in funzione anche dei finanziamenti regionali allocati per le stazioni Metrobus, tra le quali quella di Tavernelle. Da valutare è quindi l'omogeneità degli interventi al servizio del progetto Metrobus da effettuare nella direttrice verso la Valnestore, stante la contiguità con il territorio del Comune di Perugia (località Fontignano).

Le richieste del Comune di Panicale non possono essere prese in carico dal Comune di Perugia, essendo di competenza squisitamente regionale. Si ritiene che potrebbero essere trattate nell'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, previsto per legge dopo 5 anni dall'approvazione del piano originale e quindi ricadente previsionalmente nel 2020.

12) OSSERVAZIONE N. 2 – MATTIA FAGIOLI (nota prot. 0020144 del 01.02.2019)

La zona di Perugia Sud non sembra servita in modo soddisfacente, perdendo in appetibilità. In Tavola 1 è evidente il vuoto fra Via del 3 Maggio a Pila e Via dell'armonia/Via Aureli a Castel del Piano. Soluzioni suggerite:

1) estensione Metrobus 24 da Pila a Stroz Zacapponi, almeno frequenza oraria (Tav.2 in verde)

2) Prolungamento (frequenza oraria) della linea 53 (Tav 3 in rosso) con transito per Via Donizzetti – Ospedale - Via Albinoni - Via Pievaiola - Castel del Piano - Pila (seguendo l'attuale linea A). Per permettere il solo collegamento di Pila all'ospedale, oltre al punto 2, si propone in alternativa:

3) Deviazione linea 24 (Tav. 4 in azzurro) con transito per Ospedale.

Infine si suggerisce di collegare Mugnano – Fontignano con un servizio a frequenza oraria (Tav. 5 in arancione), possibile transito per Capanne – Castel del Piano – Pila – Settevalli – Soriano – SR220 Pievaiola – Ospedale.

L'osservazione presentata non ha una specifica rilevanza ambientale. In ogni caso il Comune di Perugia potrà a seguito di attuazione del PUMS operare eventuali integrazioni al sistema dei collegamenti anche comprensive delle proposte indicate