

## Allegato alla Determinazione Dirigenziale

**DIREZIONE REGIONALE GOVERNO DEL TERRITORIO, AMBIENTE, PROTEZIONE CIVILE**  
Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed autorizzazioni ambientali

### VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

**PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**  
**Area Interna Nord-Est Umbria**

### 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 "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. 756 del 29 luglio 2022 "D. Lgs. n. 152/2006. L.R. n. 12 del 16 febbraio 2010. VAS – Specifiche tecniche e procedurali";

**Premesso** che

- la **Strategia dell'area interna Nord Est Umbria** è stata approvata dal Comitato Tecnico Aree Interne con nota DPCOE-2587 del 20 luglio 2018 e dalla Giunta regionale con deliberazione n. 857 del 2 agosto 2018.
- L'**Accordo di Programma Quadro** (APQ) predisposto e la procedura di sottoscrizione da parte dell'Agenzia per la coesione territoriale, dai Ministeri competenti, la Regione Umbria e il Sindaco del Comune di Gubbio (soggetto capofila dell'Area Interna Nord Est) è stata avviata nel novembre 2018, e si è conclusa in data **16 maggio 2019**, disponendo così il concreto avvio della fase di realizzazione degli interventi da esso previsti.

**Tenuto conto** che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area Interna Nord Est Umbria è il risultato dell'attuazione dell'intervento previsto dalla Strategia di Area Interna (SNAI) e dall'Accordo di Programma Quadro sopra citato;

**Considerato** che il 20 giugno 2023 l'Assemblea dei Sindaci dell'Area Interna Nord-Est Umbria ha adottato all'unanimità "il quadro conoscitivo, il quadro programmatico progettuale, gli esiti della prima fase di partecipazione, l'analisi SWOT, la proposta degli obiettivi specifici di piano e il rapporto preliminare ambientale" del Progetto PUMS;

**Vista** la D.G.C. n. 138 del 05/07/2023 con la quale il Comune di Gubbio, in qualità di Ente capofila, ha approvato il documento preliminare di PUMS ed il relativo Rapporto Preliminare ambientale ed avviato la procedura di VAS;

Durante la fase preliminare sono pervenuti i seguenti contributi che sono parte integrante della relazione conclusiva presente nel rapporto ambientale;

1. Arpa: Prot. n. 01291881 del 03.08.2023
2. Provincia di Perugia - Settore Viabilità: Prot. n. 0189028 del 01.08.2023
3. Servizio Urbanistica, Politiche della casa, e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio: Prot. n. 0195389 del 09.08.2023
4. Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo: Prot. n. 0195449 del 09.08.2023.

**Vista** la Delibera di Giunta Comunale n. 261 del 13/12/2023 con cui il Comune di Gubbio ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'Area Interna del Nord Est Umbria, (redatto ai sensi del D.M. n. 397 del 4/8/2017 e ss.mm.ii.) comprensivo del Rapporto Ambientale, della Relazione conclusiva della fase preliminare, Sintesi non tecnica, e la Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale, ai fini della consultazione del pubblico, ai sensi dell'art. 14 parte seconda del D.lgs. n.152/2006:

**Tenuto conto** che il Comune di Gubbio ha pubblicato l'avviso di deposito presso l'albo pretorio il giorno 15/12/2023, rendendo nota l'adozione del PUMS e avviando contestualmente la procedura di VAS, con la fase di consultazione del pubblico della durata di 45 giorni conclusasi il 29 gennaio 2024, periodo nel quale non risultano pervenute osservazioni.

**Vista** la nota prot.n.0016919 del 25/01/2024 con cui il Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni e autorizzazioni Ambientali ha convocato Conferenza istruttoria di VAS, in data 08/02/2024, al fine di acquisire i pareri dei Soggetti con Competente Ambientali sulla proposta di piano entro i trenta giorni successivi alla data di convocazione;

I soggetti invitati alla conferenza sono stati:

**Autorità procedente: Comune di Gubbio** in qualità di Comune capofila.

Comuni partecipanti:

- Comune di Costacciaro
- Comune di Fossato di Vico
- Comune di Gualdo Tadino
- Comune di Montone
- Comune di Nocera Umbra-Comune di Pietralunga
- Comune di Scheggia e Pascelupo
- Comune di Valfabbrica
- Comune di Sigillo

#### **Enti con competenze ambientali**

Ministero della cultura-- Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio dell'Umbria

Provincia di Perugia

AURI Umbria;

A.R.P.A. UMBRIA

Azienda U.S.L. Umbria1

AFOR – Agenzia forestale regionale

**Ricordato** che nel corso della Conferenza di Vas, sono state illustrate le linee principali del piano e gli obiettivi previsti sono stati richiesti chiarimenti ed integrazioni documentali relative agli interventi VAS/VINCA, che il Comune di Gubbio ha provveduto a trasmettere con nota Pec. n. 0036289 del 19/02/2024.

#### **Regione Umbria- Uffici competenti:**

Servizio Sviluppo Rurale e programmazione attività agricole, garanzie delle produzioni e controlli;

Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici, e faunistica venatoria;

Servizio Risorse idriche, Acque pubbliche, Attività estrattive e Bonifiche;

Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo;

Servizio Urbanistica, Politiche della casa, e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio;

Servizio Prevenzione, Sanità Veterinaria, Sicurezza Alimentare;

Servizio Infrastrutture per la mobilità e trasporto pubblico locale.

Servizio Energia Ambiente, Rifiuti.

A seguito della conferenza di VAS, conclusa entro i 30 giorni previsti, sono pervenuti i pareri elencati nella tabella di seguito riportata:

**Tabella riepilogativa dei pareri pervenuti formulati dalle Autorità con competenze ambientali**

	Protocollo	Data	Soggetto
1	0022508	31.01.2024	Azienda U.S.L. Umbria1
2	0026085	06.02.2024	AFOR – Agenzia forestale regionale
3	0027799	08.02.2024	Servizio mobilità e trasporto pubblico locale
4	0038742	22.02.2024	Servizio Urbanistica, tutela del Paesaggio
5	0042468	27.02.2024	Provincia di Perugia
6	0048614	06.03.2024	Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo
7	0050095	08.03.2024	Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici, e faunistica venatoria

Il contenuto dei pareri pervenuti e le relative considerazioni sono descritti ed analizzati analiticamente nell'apposito **Allegato 1 “Considerazioni sui pareri”** alla presente relazione.

**Tutto ciò visto e rilevato**, con riferimento a quanto istruito e a quanto emerso dai lavori della Conferenza, sull'esame della documentazione del Piano, sulle osservazioni e sul contenuto dei pareri è possibile declinare le considerazioni analitiche nel seguito riportate.

**1. Obiettivi del Programma.**

- rafforzare le relazioni comprensoriali, soprattutto tra i piccoli centri dell'area Progetto e i tre comuni-polo, assicurando una fruizione dei servizi di base (scuola, sanità, amministrazione) sostenibile nei costi, nei tempi e degli impatti ambientali;
- rafforzare le relazioni territoriali allargate e l'accessibilità da e verso l'esterno, indispensabile per il sostegno alle attività economiche esistenti e la promozione di nuove opportunità; si pensa ai collegamenti interregionali con le aree limitrofe, ma anche con nodi e reti infrastrutturali (es. l'aeroporto di Perugia, la linea ferroviaria per la Capitale) il cui potenziamento è necessario per l'attrattività turistica ed economica del territorio (insediamento di imprese), oltre che per lo sviluppo commerciale degli operatori esistenti (relazioni di mercato);
- creare le condizioni favorevoli per una fruizione turistica sostenibile e diffusa sul territorio, in linea con un'evoluzione della domanda sempre più attenta a riscoprire i patrimoni “minori” di un territorio e magari di farlo con modalità slow, green and smart che incrementano il valore dell'esperienza del viaggio; si tratta quindi di intercettare (o di potenziare), grazie anche ad un'offerta di servizi innovativi di mobilità, un segmento turistico sempre più ampio, internazionale, con potenzialità di spesa significativa, indirizzato su tutto il territorio (mentre oggi di fatto i piccoli comuni sono ai margini del turismo attratto dall'area).

Mobilità Collettiva			Mobilità Privata		
Os1	Os2	Os3	Os4	Os5	Os6
Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano	Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali	Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo	Garantire la manutenzione della viabilità principale	Efficientare il sistema degli attestamenti principali della mobilità privata	Integrare i servizi tramite sharing mobility

Mobilità Attiva			Mobility Management
Os7	Os8	Os9	OS10
Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati	Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica	Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica	Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni

## 2. Orizzonti temporali. Coerenza con il quadro di riferimento normativo.

Oltre che secondo le “Linee Guida per lo Sviluppo e l’Attuazione del Piano Urbano Della Mobilità Sostenibile” e Il D.M. 397 del 4 agosto 2017, il **Piano della Mobilità d dell’Area Interna Nord-Est Umbria** è redatto coerentemente con il quadro programmatico sovraordinato e con le strategie definite dalla pianificazione sovralocale sottoelencati.

- Strategia Nazionale per le Aree Interne (**SNAI**)
- *Accordo di Programma Quadro Area Interna Nord Est Umbria – Il futuro della tradizione*
- Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile
- Piano Regionale dei Trasporti - **PRT Umbria 2022 - 2032**
- Programma Regionale (PR) FERS 2021 - 2027
- Programma Strategico Territoriale
- Piano Paesistico / PTCP
- Piani gestione siti Rete Natura 2000
- Piano Forestale Regionale
- PRQA
- Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile dell’Umbria
- Strategia Energetica Ambientale Regionale (SEAR) 2014 – 2020 Documento preliminare
- Piano Energetico Ambientale Regionale Umbria Documento preliminare (PaUER) 2023

Obiettivi e politiche azioni dei piani regionali di interesse per il PUMS

### Strategia Nazionale per le Aree (SNAI)

- Piano della Mobilità Sostenibile dell’intera area interna. Redazione, gestione e primi interventi
- Polo principale “intermodale” di Gubbio. “Centro per la Mobilità sostenibile”
- Polo principale “intermodale” di Gualdo Tadino. “Centro per la Mobilità sostenibile”
- Polo principale intermodale di Fossato di Vico
- Razionalizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) – Gubbio e Gualdo Tadino

La verifica della coerenza del piano è stata svolta 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 ha visto 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.



Di seguito le tabelle riferite all'analisi di coerenza esterna

Tabella 7 Coerenza con la pianificazione locale

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i Piani	Tipo di interazione
Strategia Nazionale per le Aree (SNAI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Razionalizzazione del trasporto pubblico locale e del trasporto scolastico</li> <li>• Rinnovo del materiale rotabile: acquisto scuolabus e installazione di stazioni di ricarica a metano</li> <li>• Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità elettrica</li> <li>• Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità: riattivazione del distributore di Parrano</li> <li>• Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità: diffusione di mezzi elettrici e bici elettriche</li> <li>• Ripristino della stazione ferroviaria di Baschi per il trasporto merci</li> <li>• Piano della Mobilità Sostenibile dell'intera area interna. Redazione, gestione e primi interventi</li> <li>• Polo principale "intermodale" di Gubbio. "Centro per la Mobilità sostenibile"</li> <li>• Polo principale "intermodale" di Gualdo Tadino. "Centro per la Mobilità sostenibile"</li> <li>• Polo principale intermodale di Fossato di Vico</li> <li>• Razionalizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) – Gubbio e Gualdo Tadino</li> <li>• Mobility management</li> <li>• Strutturazione del servizio di trasporto scolastico d'area</li> <li>• Strutturazione di un nuovo servizio di trasporto sociale</li> <li>• Ausili per la mobilità nei borghi storici</li> <li>• Potenziare i servizi di cittadinanza;</li> <li>• Nel promuovere iniziative per lo sviluppo economico e l'occupazione delle aree interne selezionate.</li> </ul>	<p>OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano</p> <p>OS2 Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali</p> <p>OS3 Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo</p> <p>OS 4 Garantire la manutenzione della viabilità principale</p> <p>OS 5 Efficientare il sistema degli attestamenti principali della mobilità privata</p> <p>OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p> <p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica</p> <p>OS10 Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni</p>	<p>La Strategia Nazionale per le Aree Interne sin dalla sua concezione iniziale prevede un miglioramento dell'accessibilità dai e nei centri minori del nostro Paese e, in particolare, "... affinché la perifericità non si tramuti in marginalità è dunque necessario accrescere l'accessibilità delle Aree interne ai servizi di base che qualificano la nozione stessa di cittadinanza, istruzione e salute in primis. Proprio da queste linee guida generali è stato costruito il quadro degli obiettivi specifici previsti dal PUMS; pertanto, possiamo riscontrare una totale coerenza fra gli obiettivi.</p>

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i Piani	Tipo di interazione
Accordo di Programma Quadro Area Interna Nord - Est Umbria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e la mobilità territoriale:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Razionalizzazione e potenziamento del TPL, della mobilità sostenibile e realizzazione di poli intermodali</li> </ul> </li> </ul>	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano OS2 Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali OS3 Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica	Gli obiettivi connessi al potenziamento della mobilità territoriale proposti dall'Accordo di programma trovano riscontro in alcuni obiettivi del PUMS strettamente connessi alla valorizzazione della mobilità attiva e dei servizi ad essa correlati.
Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento della qualità del parco veicoli attraverso la sostituzione di quelli maggiormente inquinanti ed energivori</li> <li>Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato</li> <li>Sostenere una politica di infrastrutturazione dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica</li> </ul>	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica	Gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria si traducono all'interno del PUMS in azioni di valorizzazione della mobilità attiva, come la rete ciclistica e i servizi di sharing mobility
Piano Regionale dei Trasporti 2022 - 2032	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Integrare l'Umbria nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci valorizzando il ruolo dei Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico e delle connessioni ad esso, incluso il raggiungimento dell'interoperabilità ferroviaria (ERTMS 3)</li> <li>2 Consolidare il ruolo della regione Umbria di cerniera e di promotrice di integrazioni interregionali a "geometria variabile" tra i territori dell'Italia centrale, conformi 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</li> <li>3 Sviluppare un sistema dei trasporti multimodale e interconnesso che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità sul territorio regionale supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale.</li> </ul>	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano OS2 Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali OS3 Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica	Il Piano Regionale dei trasporti 2022-2032 pone le basi sulla valorizzazione e riorganizzazione delle connessioni sia interne che esterne alla Regione, per ogni tipologia di mobilità. Il PUMS nella sua scala urbana ed extraurbana, pur concentrandosi sulla mobilità attiva e sostenibile, individua obiettivi che includono l'incremento di servizi funzionali anche a nodi di interscambio extraregionali, definendo una buona coerenza con gli obiettivi del PRT.
Piano Regionale FESR 2021-2027	Priorità 3: una regione più connessa: mobilità urbana sostenibile <ul style="list-style-type: none"> <li>Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio</li> </ul>	OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica	Il PUMS pone le sue basi sull'incentivazione della mobilità attiva con azioni mirate alla valorizzazione della rete ciclopedonale e dei servizi ad essa correlati. Tali azioni risultano coerenti con gli obiettivi posti dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2021-2027.

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i Piani	Tipo di interazione
Programma Strategico Territoriale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori</li> <li>Promuovere l'adattamento al cambiamento climatico. La prevenzione e la gestione dei rischi</li> </ul>	<p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica</p> <p>OS10 Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni</p>	I principali obiettivi del PUMS che trovano una coerenza con quelli del Programma Strategico Territoriale sono legati ad azioni gestionali che indirizzano i sistemi economici, compreso quello turistico, all'incremento della mobilità sostenibile e alla costruzione di politiche di mobility management.
Piano Paesistico / PTCP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perseguire la qualità paesaggistica delle infrastrutture viarie, assumendo le risorse identitarie come elementi qualificanti del progetto, e prevede di definire specifiche linee guida di riferimento per una loro progettazione sensibile ai valori del contesto</li> <li>Promuovere e integrare, in relazione con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale dei vari Enti che hanno competenze sul territorio, una positiva e razionale coniugazione tra le ragioni dello sviluppo e quelle proprie delle risorse naturali e paesaggistiche, la cui tutela e valorizzazione sono riconosciuti come valori primari e fondamentali per il futuro della comunità provinciale.</li> </ul>	<p>OS 4 Garantire la manutenzione della viabilità principale</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p> <p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica</p>	Il PUMS, sia nella manutenzione della viabilità esistente che nell'introduzione di tratti funzionali al consolidamento della rete ciclistica territoriale, si pone l'obiettivo di rispettare un determinato iter di inserimento paesaggistico, utile anche alla corretta fruizione turistica del territorio attraverso una mobilità più sostenibile.
Piani gestione siti Rete Natura 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proteggere, conservare e ripristinare il funzionamento dei sistemi naturali ed arrestare la perdita della biodiversità ritenendo che la sua conservazione è parte integrante dello sviluppo economico e sociale.</li> </ul>	<p>OS 4 Garantire la manutenzione della viabilità principale</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p>	Le azioni previste dal PUMS per il raggiungimento degli obiettivi selezionati si inseriscono all'interno del contesto paesaggistico che comprende anche Siti della Rete Natura 2000. In coerenza con quanto stabilito dai Piani di gestione il PUMS per il consolidamento della rete ciclistica territoriale utilizza prevalentemente tracciati esistenti in modo da mantenere inalterati i sistemi naturali e le reti ecologiche al loro interno.
Piano Forestale Regionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>B.1. Salvaguardare l'integrità territoriale, la superficie, la struttura e la salute del patrimonio forestale nazionale;</li> </ul>	<p>OS 4 Garantire la manutenzione della viabilità principale</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p>	Le azioni previste dal PUMS per il consolidamento della rete ciclistica territoriale, in coerenza con quanto stabilito dal Piano Forestale Regionale, utilizzeranno prevalentemente tracciati esistenti in modo da salvaguardare l'integrità territoriale.



	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Obiettivi specifici del PUMS che possono avere interazioni con i Piani	Tipo di interazione
PRQA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raggiungimento, in tutto il territorio regionale, degli standard di qualità dell'aria stabiliti dalla normativa.</li> <li>Garantire il mantenimento dei livelli di qualità già tendenzialmente positivi sulla rimanente parte del territorio regionale e di ridurre le concentrazioni degli inquinanti atmosferici ovunque.</li> </ul>	<p>OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p> <p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica</p>	In linea con gli obiettivi posti dal PRQA per il raggiungimento di specifici standard di qualità dell'aria il PUMS individua obiettivi e relative azioni mirate all'incremento della mobilità sostenibile.
Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile dell' Umbria	<p>PIANETA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ridurre il consumo di suolo</li> <li>Ridurre l'inquinamento atmosferico</li> <li>Promuovere e valorizzare il paesaggio</li> <li>Conservare e valorizzare il patrimonio culturale e promuovere la fruizione sostenibile</li> </ul> <p>PROSPERITÀ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Promuovere la transizione verso la mobilità sostenibile di persone e merci</li> </ul>	<p>OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano</p> <p>OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p> <p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica</p>	Tutti gli obiettivi del PUMS che prevedono l'incentivazione e la valorizzazione di sistemi di mobilità sostenibile, intesi come TPL e ciclabilità anche in ambito turistico, risultano coerenti con gli obiettivi posti dalla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile.
Strategia Energetica Ambientale Regionale 2014 – 2020 Documento preliminare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di infrastrutture leggere e nodi di interscambio per la mobilità collettiva</li> <li>Interventi per la mobilità sostenibile attraverso la riorganizzazione del Servizio ed il rinnovamento della flotta per il trasporto pubblico</li> <li>Realizzazione di reti di ricarica elettrica (charging hub) per la mobilità a basso impatto ambientale</li> <li>Adozione di sistemi di distribuzione pulita delle merci</li> </ul>	<p>OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano</p> <p>OS2 Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali</p> <p>OS3 Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo</p> <p>OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p> <p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica</p> <p>OS10 Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni</p>	La quasi totalità degli obiettivi posti dal PUMS risultano coerenti con la Strategia Energetica Ambientale Regionale in quanto prevedono la realizzazione di interventi a sostegno della mobilità sostenibili in ogni settore sia privato che turistico.
Piano Energetico Ambientale Regionale Umbria Documento preliminare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Decarbonizzazione</li> </ul>	<p>OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano</p> <p>OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility</p> <p>OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati</p> <p>OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica</p> <p>OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica</p>	Gli obiettivi del PUMS che prevedono l'incremento della mobilità sostenibile, intesa sia come rete ciclopedonale che TPL, risultano coerenti con l'obiettivo di decarbonizzazione previsto dal Documento Preliminare 2023 del Piano Energetico Ambientale Regionale Umbria.

### **Analisi di coerenza con la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile DGR n. 174 del 22/02/2023.**

La Giunta Regionale con deliberazione n. DGR n. 174 del 22/02/2023, ai sensi dell'art. 34 del D. Lgs. n. 152/2006, dopo una lunga fase di partecipazione e per il tramite della Cabina di regia istituita presso la segreteria del Vice Presidente della Giunta Regionale, ha adottato la "Strategia regionale per lo Sviluppo sostenibile dell'Umbria" in coerenza con le linee direttrici delle politiche economiche, sociali e ambientali della Strategia nazionale approvata dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in data 22 dicembre 2017 e con i pertinenti obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda ONU per l'anno 2030.

Il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile è direttamente correlato all'adozione di piani/programmi e relativi strumenti di attuazione (bandi, avvisi, piani attuativi) coerenti con gli obiettivi della Strategia regionale

Come stabilito dalla DGR n. 799 del 02/08/2023 la Giunta regionale ha approvato le disposizioni e il FORMAT per avviare il monitoraggio ai fini dell'applicazione della Strategia per tutta la pianificazione regionale.

Il Format è stato compilato dal soggetto proponente e contiene le prime informazioni necessarie ad assicurare l'allineamento/coerenza degli strumenti di programmazione e di pianificazione agli obiettivi e agli indicatori della Strategia regionale.

**Tabella 3 Obiettivi di sostenibilità**

Obiettivi di sostenibilità	
Mobilità e trasporto	Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave (LG_PUMS)
	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici (SNSvS)
	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la celta di quelle più sostenibili (LG_PUMS)
	Creare le condizioni che permettano l'accessibilità ai fini del turismo e fruizione attraverso sistemi di mobilità sostenibile (PST e PSMT)
	Migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, per le persone a basso reddito e per le persone anziane (LG_PUMS)
Qualità dell'aria	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)
Emissioni Climalteranti	Ridurre i consumi energetici (PNIEC)
	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC)
Inquinamento acustico	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)
Sicurezza salute e ambiente urbano	Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada (LB 2011)
	Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)

Tabella 8 Coerenza con gli obiettivi di sostenibilità

PUMS																				
Mobilità Collettiva	Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano																			
	Garantire servizi di connessione con l'Aeroporto e i nodi regionali																			
	Consolidare ed integrare le funzioni dei Poli intermodali e dei Punti di approdo																			
Mobilità Privata	Garantire la manutenzione della viabilità principale																			
	Efficientare il sistema degli attestamenti principali della mobilità privata																			
	Integrare i servizi tramite sharing mobility																			
Mobilità attiva	Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati																			
	Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica																			
	Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica																			
Mobility Management	Supportare politiche di mobility management nel tessuto economico e nei poli delle Istituzioni																			

Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave (LG\_PUMS)  
 Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolare modo potenziando i trasporti pubblici (SNSVS)  
 Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili (LG\_PUMS)  
 Creare le condizioni che permettano l'accessibilità ai fini del turismo e fruizione attraverso sistemi di mobilità sostenibile (PST e PSMT)  
 Migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, per le persone a basso reddito e per le persone anziane (LG\_PUMS)  
 Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)  
 Ridurre i consumi energetici (PNIIEC)  
 Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIIEC)  
 Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)  
 Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSVS)  
 Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada (LB 2011)  
 Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSVS)

STRATEGIA REGIONALE SVILUPPO SOSTENIBILE				PIANO/PROGRAMMA E/O STRUMENTI DI ATTUAZIONE (COMPILAZIONE A CURA DEL PROPONENTE PIANO/PROGRAMMA E/O STRUMENTI DI ATTUAZIONE)		
AREA	OBIETTIVI DELLA STRATEGIA REGIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	CODICE INDICATORE SRSVS	INDICATORE DI CONTESTO	OBIETTIVI	AZIONI	RISULTATI ATTESI
PIANETA	<b>15 - (Pianeta II.2.1) Ridurre il consumo di suolo</b>	OR.15.1	% di consumo di suolo in aree a rischio di frana (ISPRA)			
		OR.15.2	% di consumo di suolo in aree a rischio idraulico (ISPRA)			
		OR.15.3	% di consumo di suolo in aree a rischio sismico (ISPRA)			
		OR.15.4	Consumo di Suolo (ISPRA)			Il piano non comporta consumo di suolo
		OR.15.5	15.3.1 Impermeabilizzazioni e del suolo da copertura artificiale			Il piano non comporta consumo di suolo
	<b>18 - (Pianeta II.6.1) Ridurre l'inquinamento atmosferico</b>	OR.18.1	11.6.2 % superamenti Pm10 centraline capoluoghi (PG e TR) (Anche in PERSONE III.1)	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistemica e come brand dell'area turistica		Riduzione delle emissioni di inquinanti
		OR.18.2	13.2.2 Emissioni di GAS Climalteranti da Inventario emissioni	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a		Riduzione delle emissioni climalteranti

PROSPERITÀ				supporto della Mobilità ciclistica OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica		
	<b>22 - (Pianeta III.4.1) Promuovere e valorizzare il paesaggio</b>		DA DEFINIRE IN FASE DI REDAZIONE DEL PIANO	OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica		Miglioramento delle modalità di fruizione del paesaggio
	<b>23 - (Pianeta III.5.1) Conservare e valorizzare il patrimonio culturale e promuoverne la fruizione sostenibile</b>		DA DEFINIRE IN FASE DI REDAZIONE DEL PIANO	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano OS 6 Integrare i servizi tramite sharing mobility OS 7 Consolidare la rete ciclistica territoriale e nei centri abitati OS 8 Integrare i servizi a supporto della Mobilità ciclistica OS 9 Incentivare la mobilità attiva per la mobilità sistematica e come brand dell'area turistica		Aumento della mobilità sostenibile per il turismo
	<b>40 - (Prosperità V.1. - V.2.1) Promuovere la transizione verso la mobilità sostenibile di persone e merci</b>	OR.40.1	1.4.1 Famiglie che dichiarano difficoltà di collegamento con mezzi pubblici nella zona in cui risiedono (Istat, %, Polarità negativa 11.2.1)	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano		Miglioramento
	OR.40.2	11.2.1 Posti/km offerti dal TPL	OS1 Ottimizzare i servizi di Trasporto Pubblico Urbano ed Extraurbano		Miglioramento	

Per quanto riguarda la componente mobilità e trasporti, tutte le azioni del PUMS mostrano una coerenza con gli obiettivi di sostenibilità assunti. Le strategie del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità sull'inquinamento atmosferico. L'attuazione di tutte le azioni del PUMS è il principale strumento per perseguire gli obiettivi in termini di esposizione della popolazione relativamente al contributo da traffico. Risulta pertanto importante garantirne la corretta attuazione. Gli obiettivi e le azioni implementate dal PUMS portano ad una riduzione dei consumi nel settore trasporti e delle relative emissioni climalteranti.

Tutte le azioni che spingono a migliorare il trasporto pubblico sia come efficienza dei mezzi utilizzati che come efficienza del servizio, ovvero tutte le azioni tese a promuovere uno share modale più sostenibile, contribuiscono positivamente alla riduzione dei consumi e delle emissioni.

Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico. Vengono perseguiti anche gli obiettivi sulla sicurezza e l'ambiente urbano, con azioni esplicite su tali temi, come anche evidenziato in questo capitolo. Inoltre, tutte le azioni volte a ridurre le emissioni e a favorire la mobilità attiva hanno effetti positivi sulla salute.

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

#### ***A) Adeguatezza dell'analisi di contesto e definizione degli scenari:***

Considerando il numero di iterazioni positive tra gli obiettivi, il piano appare ben strutturato; è infatti evidente la coerenza tra i vari obiettivi di piano, e come attuare un obiettivo sia funzionale a molti degli altri obiettivi. Gli obiettivi e le azioni implementate dal PUMS portano ad una riduzione dei consumi nel settore trasporti e delle relative emissioni climalteranti.

Tutte le azioni che spingono a migliorare il trasporto pubblico sia come efficienza dei mezzi utilizzati che come efficienza del servizio, ovvero tutte le azioni tese a promuovere uno share modale più sostenibile, contribuiscono positivamente alla riduzione dei consumi e delle emissioni.

L'impianto proposto dal PUMS risulta efficace nel raggiungere gli obiettivi complessivi prefigurati dall'avvio del processo di pianificazione e contribuisce in modo significativo alla transizione verso una mobilità più sostenibile e al miglioramento della qualità della vita.

L'analisi dei dati emersi nella stesura del Quadro Conoscitivo ha permesso di evidenziare i principali punti di forza e di debolezza del sistema delle infrastrutture e dei servizi di trasporto nell'Area di Piano. Parallelamente sono emerse le opportunità e le minacce indotte dal sistema socio-economico territoriale, all'evoluzione dei trend demografici e alla programmazione dei diversi ambiti amministrativi.

L'analisi SWOT proposta a seguire, alla luce anche di quella emersa dalla prima fase di partecipazione, consente la lettura critica del sistema territoriale oggetto del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. È questa la traccia che guida la definizione degli Obiettivi specifici del Piano alla luce degli Obiettivi generali acquisiti in coerenza agli indirizzi del DM Decreto Ministeriale 4 agosto 2017, n. 397.

## Analisi SWOT

Interne al sistema della mobilità

Positivo	Negativo
S – Punti di forza	W – Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>• PRESENZA AEROPORTO INTERNAZIONALE DELL'UMBRIA – ASSISI</li> <li>• IMPIANTO DELLA RETE STRADALE DI RIFERIMENTO DI RANGO NAZIONALE REGIONALE E PROVINCIALE (SS. 3BIS TANGENTE, SS.219, S.S.318)</li> <li>• PRESENZA DELLA RETE RFI (GUALDO TADINO, FOSSATO DI VICO) ED EX FCU TANGENTE L'AI (MONTONE)</li> <li>• RETE SENTIERISTICA E CILABILE DI RANGO NAZIONALE E REGIONALE</li> <li>• TRE POLI INTERMODALI INDIVIDUATI DALLA STRATEGIA D'AREA E PUNTI DI APPRODO NEI CENTRI PIU PICCOLI</li> <li>• SERVIZI URBANI IN 4 COMUNI DELL'AREA</li> <li>• SPOSTAMENTI INTRA-COMUNALI (*1) PREVALENTI per ciascun comune dell'Area con valori maggiori per GUBBIO (con 13.095 spostamenti intra-comunali), GUALDO TADINOI (4.776) e NOCERA UMBRA (1.638)</li> <li>• La quota SPOSTAMENTI DI SCAMBIO INTRA-AINEU risulta pari a 1.230 per il comune di Gualdo Tadino che registra il valore maggiore per la tipologia di spostamento.</li> <li>• La quota di SCAMBIO INTRA-PROVINCIALE risulta maggiore nei comuni di Gubbio (1.476), Gualdo Tadino (804) e Montone (750).</li> <li>• LA RIPARTIZIONE MODALE SI CARATTERIZZA ANCHE per una quota importante è costituita dagli SPOSTAMENTI A PIEDI (10%)</li> <li>• In termini di ORARIO DI PARTENZA in generazione DISTRIBUITO TRA LE DIVERSE FASCE; gli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria si verificano principalmente tra le 7:15 e le 8:15 (50%) pur risultando importante la fascia oraria precedente (prima delle 7:15, 30%)</li> <li>• L'analisi degli spostamenti sistematici sulla TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER TIPO DI MEZZO evidenzia ANCHE IL RUOLO DELLA MOBILITÀ ATTIVA NEGLI SPOSTAMENTI INTRACOMUNALI</li> <li>• L'analisi della TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER ORARIO DI PARTENZA consente di mettere a fuoco, per ciascuna tipologia di relazione da e tra i Comuni dell'Area Interna Nord est dell'Umbria, le fasce orarie di origine dello spostamento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MANCANZA DI UNA CONNESSIONE DIRETTA CON L'AEROPORTO</li> <li>• FERMATA MONTONE EX FCU NON ATTIVA</li> <li>• RELAZIONI TPL TRA COMUNI DELL'AINEU DEBOLI</li> <li>• RETE CICLABILE INTERNA AI CENTRI ABITATI</li> <li>• La RIPARTIZIONE MODALE nell'Area Interna Nord Est dell'Umbria vede l'AUTO PRIVATA, come modalità principale degli spostamenti (77%) principalmente nella quota come conducente (57%) ma anche nella quota passeggero (20%).</li> <li>• Spostamenti tramite autobus urbani si attestano al 3% come quelli extra-urbani, mentre al 5% risultano gli spostamenti tramite bus aziendali e scolastici</li> <li>• L'analisi degli spostamenti sistematici sulla TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO PER TIPO DI MEZZO evidenzia il ruolo del mezzo privato negli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria</li> <li>• TRAFFICO DEI MEZZI PESANTI LUNGO LA SS3 (RIF TAVOLA RILIEVI DI TRAFFICO)</li> <li>• Nei 12 ANNI di analisi sono stati individuati 1.599 INCIDENTI con danni a persone per un totale di oltre 2.000 FERITI e quasi 50 DECESSI.</li> <li>• TASSO DI MOTORIZZAZIONE dell'Area CRESCENTE nel decennio di osservazione (da 691,08 al 2011 a 783,19 al 2021);</li> <li>• Massimo valore del tasso di motorizzazione al 2021 Comune di Nocera Umbra (814,50) seguito da Pietralunga (807,02);</li> <li>• Minimo valore del tasso di motorizzazione al 2021 Comune di Sigillo (706,77);</li> <li>• Massimo incremento del valore del tasso di motorizzazione nel decennio di osservazione nel comune di Costacciaro (da 646,61 al 2011 a 796,25 nel 2021).</li> </ul>



O - Opportunità	T - Minacce
<ul style="list-style-type: none"> <li>• SISTEMA MULTIPOLARE CON 3 NODI PRINCIPALE E 7 GRAVITAZIONALI (64.412 RESIDENTI AL 2022 SU UN'AREA ESTESA PER 1.182 KM2)</li> <li>• AREA PROSSIMA (CONFINANTE) CON IL CAPO- LUOGO REGIONALE E DUE COMUNI AGENDA UR- BANA (CITTA' DI CASTELLO E FOLIGNO) – COMUNI CON PUMS – NONCHÉ ALLA PRINCIPALE META TURISTICA REGIONALE – ASSISI.</li> <li>• SALDO MIGRATORIO POSITIVO AL 2022 (24.296 unità iscritti all'anagrafe (dall'estero e/o da altri comuni) a fronte di 22.285 cancellati)</li> <li>• INDICE DI DIPENDENZA STRUTTURALE; IL VALORE 2022 RISULTA INFERIONRE AL 2021</li> <li>• INDICE DI NATALITÀ 2022 SUPERIORE AL DATO 2021; l'Indice di natalità dei Comuni dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria rileva nel 2022 il valore minimo nel Comune di Costacciaro (2,70) ed il valore massimo nel Comune di Nocera Umbra (7,88)</li> <li>• POPOLAZIONE STRANIERA RESIDENTE Il Comune con valori maggiori di popolazione straniera residente nel 2022 risulta essere Gubbio (1.810), seguito da Gualdo Tadino (1.281) e Nocera Umbra (586).</li> <li>• Il Comune con il maggior numero di Unità locali nel 2020 è Gubbio con 2.539 attività mentre il minimo valore si rileva a Costacciaro (59)</li> <li>• Nel 2020 gli ADDETTI PER UNITÀ LOCALI Nell'Area Interna Nord est dell'Umbria risultano essere 15.758, principalmente localizzati nei Comuni di Gubbio (7.633), Gualdo Tadino (3.113), Fossato di Vico e Nocera Umbra (1.081 ciascuno) e Montone (1.045).</li> <li>• OFFERTA SCOLASTICA CALIBRATA INTERNA- MENTE ALL'AREA INTERNA E PROSSIMITÀ A POLI DI RIFERIMENTO (PERUGIA, CITTA' DI CASTELLO, ASSISI)</li> <li>• DOTAZIONE DEL POLO OSPEDALIERO BRANCA - OSPEDALE GUBBIO-GUALDO TADINO</li> <li>• BUONA ACCESSIBILITÀ DEL POLO OSPEDALIERO</li> <li>• DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEI SERVIZI DI FARMACIE E PARAFARMACIE</li> <li>• IMPORTANTE CONTESTO STORICO, CULTURALE NATURALISTICO, RICCO RETE SENTIERISTICA CI- CLOPEDONALE E PARCHI REGIONALI</li> <li>• BUONA OFFERTA DEL SISTEMA TURISTICO PRIN- CIPALMENTE COMPOSTO DA STRUTTURE EX- TRALBERGHIERE (SIA IN TERMINI DI UNITÀ CHE DI POSTI LETTO)</li> <li>• DISTRIBUZIONE TERRITORIALE ATTIVITÀ RICET- TIVE ALBERGHIERE registrano la maggiore incidenza nei comuni di GUBBIO (45%) E NOCERA UMBRA (11%)</li> <li>• DISTRIBUZIONE TERRITORIALE ATTIVITÀ RICET- TIVE EXTRALBERGHIERE rEgistrano maggiore inci- denza nei comuni di GUBBIO (43%), VALFABBRICA (13%), NOCERA UMBRA (12%), GUALDO TADINO (11%)</li> <li>• GUBBIO AL SESTO POSTO DELLE METE TURISTI- CHE REGIONALI PER LE DESTINAZIONI DEI FLUSSI NAZIONALI ED AL SETTIMO PER LE DESTINAZIONI DEI FLUSSI ESTERI</li> <li>• FLUSSI TURISTICI (2022 Gennaio - Ottobre 2022) ( 129.500 arrivi e 353.747 presenze nell'Area di Piano con massimi valori di arrivi e presenze registrati ancora nel comune di Gubbio (84.610, 199.003)</li> <li>• PERMANENZE (Gennaio-ottobre 2022) con valori maggiori relativi ai flussi stranieri (4,62) rispetto ai flussi nazionali (2,90); nei comuni di Montone (6,72), Sigillo (6,03) e Fossato di Vico (5,99) si registrano i massimi valori delle permanenze relativamente ai flussi stranieri.</li> <li>• IMMEDIATA PROSSIMITÀ DELL'AREA INTERNA AL COMPRESORIO TURISTICO DI ASSISI</li> <li>• AINEU Importante meta del turismo di prossimità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SALDO NATURALE: negli anni di osservazione (2002- 2022) incremento dei decessi (11.606 nel 2022) a fronte di una riduzione delle nascite (4.920 nel 2022) con un cre- scente saldo NEGATIVO</li> <li>• ETÀ MEDIA DELLA POPOLAZIONE IN CRESCITA NEL PERIODO DI OSSERVAZIONE (AL 2022 48,16 - VALORE REGIONALE 47,28)</li> <li>• INDICE DI VECCHIAIA REGIONALE 222,84, E 248,09 PER AINEU (2022)</li> <li>• INDICE DI DIPENDENZA STRUTTURALE valore al 2022 dell'indicatore (64,14) risulta superiore al dato regionale (62,60) e provinciale (61,72)</li> <li>• INDICE DI STRUTTURA DELLA POPOLAZIONE ATTIVA che, appresenta il grado di invecchiamento della popola- zione in età lavorativa, registra un TREND CRESCENTE negli anni di osservazione per l'Area Interna Nord Est dell'Umbria e raggiunge nel 2022 il massimo valore pari a 153,69. Il dato supera ancora il valore regionale (150,85) e quello provinciale (148,04)</li> <li>• INDICE DI NATALITÀ dell'Area Interna Nord Est dell'Um- bria registra nel 2021 il MINIMO VALORE DEL PERIODO DI OSSERVAZIONE e si attesta nel 2022 ad un valore dell'indice di 4,71, dato inferiore a quello regionale (5,73) e provinciale (5,91).</li> <li>• INDICE DI MORTALITÀ relativo all'Area Interna registra MASSIMO VALORE 2022 (12,92) valore inferiore al dato regionale (13,51) e provinciale (12,95) - CON VALORI SU- PERIORI AGLI ANNI DELLA PANDEMIA - I maggiori valori dell'Indice di mortalità nel 2022 si rilevano nei Comuni di Costacciaro (27,93) e Scheggia e Pascelupo (24,22)</li> <li>• Al 2020, il NUMERO UNITÀ LOCALI dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria costituisce il 6,8% di quelle regionali e il 9% di quelle provinciali</li> <li>• In NUMERO DI ADDETTI delle unità locali registra una gra- duale riduzione negli anni di osservazione; Gualdo Tadino rileva al 2020 3.113 addetti rispetto ai 3.642 del 2012, e Gubbio 7.633 addetti al 2020 rispetto ai 8.471 del 2012</li> <li>• POPOLAZIONE PER ETÀ SCOLASTICA 2022 relativo all'Area Interna Nord Est dell'Umbria riflette il dato della ri- duzione delle nascite riscontrabile nelle fasce di popola- zione prescolare</li> <li>• PERMANENZE nel 2022 registrano ancora riduzioni ri- spetto l'anno precedente. Il valore medio dell'Area per il pe- riodo gennaio - ottobre 2022 è 2,73 in linea con il dato re- gionale</li> </ul>

**B) Effetti significativi sull'ambiente - comparazione scenari – motivazione ambientale della scelta dello scenario. Misure per la riduzione e compensazione dei potenziali effetti negativi**

La finalità della VAS è da un lato la 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 di riferimento (scenario 0) e lo scenario di piano.

In fase di redazione di PUMS, è stata predisposta la strumentazione, anche di tipo modellistico per la determinazione dei principali parametri trasportistici, necessari alla loro valutazione.

Oltre allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori è stato costruito lo **Scenario di Piano**, 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.

Non è stato costruito il modello di traffico dello scenario di riferimento, in quanto gli interventi previsti in tale scenario non sono tali da modificare gli indicatori trasportistici rispetto allo stato attuale.

Sono quindi valutati gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale e lo scenario di piano.

In merito alle singole azioni, sono stati analizzati i possibili effetti, individuando anche le eventuali prime misure di mitigazione e gli approfondimenti necessari nella fase di progettazione.

Si è proceduto infine anche ad una valutazione degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità e le componenti ambientali attraverso una matrice nella quale sono evidenziati e commentati i possibili effetti delle azioni del piano.

Le valutazioni si possono così riassumere:

risulta evidente la coerenza tra i vari obiettivi di piano, e come attuare un obiettivo sia funzionale a molti degli altri obiettivi.

Per quanto riguarda la componente mobilità e trasporti, come è naturale immaginare, tutte le azioni del PUMS mostrano una coerenza con gli obiettivi di sostenibilità assunti.

Le strategie del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità sull'inquinamento atmosferico. L'attuazione di tutte le azioni del PUMS è il principale strumento per perseguire gli obiettivi in termini di esposizione della popolazione relativamente al contributo da traffico. Risulta pertanto importante garantirne la corretta attuazione.

Gli obiettivi e le azioni implementate dal PUMS portano ad una riduzione dei consumi nel settore trasporti e delle relative emissioni climalteranti.

Tutte le azioni che spingono a migliorare il trasporto pubblico sia come efficienza dei mezzi utilizzati che come efficienza del servizio, ovvero tutte le azioni tese a promuovere uno share modale più sostenibile, contribuiscono positivamente alla riduzione dei consumi e delle emissioni.

Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.

Vengono perseguiti anche gli obiettivi sulla sicurezza e l'ambiente urbano, con azioni esplicite su tali temi, come anche evidenziato in questo capitolo. Inoltre, tutte le azioni volte a ridurre le emissioni e a favorire la mobilità attiva hanno effetti positivi sulla salute.

Le azioni previste in attuazione delle azioni del PUMS sono ovviamente rivolte al comparto della mobilità. Molte delle azioni sono di tipo regolamentare o sui servizi e non propongono modifiche significative all'assetto infrastrutturale della rete di trasporto, ma, al contrario, perseguono un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente, intesa come sistema per i movimenti dei veicoli privati, pubblici e pedoni.

Si possono distinguere due macro tipologie di azioni, quelle "gestionali" e quelle "infrastrutturali". Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nel potenziamento dei servizi e nell'implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano e quindi sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei mezzi, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica e non hanno una interazione con le risorse naturali.

Sono quindi significativi, ancorché per la maggior parte positivi, gli effetti relativi al sistema della mobilità e alle componenti direttamente interessate dalla circolazione dei veicoli.

Gli effetti attesi, visto gli obiettivi sopra riportati, saranno di riduzione di emissioni inquinanti risultante dall'effetto delle misure tese a favorire lo spostamento modale verso il trasporto pubblico, verso la mobilità sostenibile.

Inoltre, le previsioni e le politiche messe in atto in campo nazionale ed internazionale volte a promuovere disaccoppiamento tra consumi/emissioni e km percorsi, attraverso l'efficientamento dei

motori e il sempre maggior ricorso alle fonti rinnovabili anche nel settore trasporti, fa sì che si realizzi un effetto moltiplicativo che porta ad incrementare ben oltre l'11,5% previsto per i veic/km, la riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti.

È quindi ipotizzabile un miglioramento della qualità dell'aria e del rumore, in particolare nelle aree urbane ove il traffico sia la sorgente predominante, con ovviamente effetti anche sulla salute.

Tali misure hanno evidenti ricadute positive anche sulla riduzione delle emissioni climalteranti e dei consumi energetici.

Il PUMS, inoltre, ha tra i propri obiettivi il miglioramento delle condizioni di sicurezza della mobilità in generale e in particolare in riferimento alle categorie deboli quali ciclisti e pedoni; per-tanto, gli effetti attesi sono certamente di un miglioramento delle serie statistiche degli ultimi anni, in linea con gli obiettivi contenuti nel Piano nazionale della Sicurezza stradale.

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

La Sintesi non tecnica è formulata come documento autonomo rispetto al rapporto ambientale. Offre una visione sintetica e sufficientemente chiara del Programma per garantire a chiunque una lettura esauriente degli aspetti principali e degli effetti attesi sull'ambiente

## CONCLUSIONI ISTRUTTORIE

Sulla base di tutto quanto emerso durante i lavori della Conferenza di VAS si ritiene di disporre dei necessari elementi di valutazione per esprimere un **Parere favorevole motivato di VAS**, in quanto il piano si inserisce coerentemente nell'ambito delle politiche regionali ed è funzionale alla pianificazione regionale. Risulta in linea con le indicazioni derivate dalla Strategia dello Sviluppo Sostenibile Regionale, definisce gli obiettivi di piano adeguatamente rispetto all'analisi di contesto ed alle esigenze e fabbisogni della popolazione, analizza e definisce gli scenari della pianificazione prevista valutando la significatività dei possibili impatti ambientali, introduce le necessarie mitigazioni e monitoraggi.

Pertanto il parere motivato è favorevole ed è condizionato alle seguenti raccomandazioni ambientali ed ai necessari successivi adempimenti. In particolare:

### **1. II PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE Area Interna Nord-Est Umbria dovrà osservare le seguenti condizioni ambientali:**

#### **a) Monitoraggio ambientale** ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs 152/2006.

La sezione del Rapporto Ambientale relativa alle Misure di monitoraggio si dovrà completare disponendo che si sottoscriva un Protocollo di monitoraggio ambientale tra il Servizio regionale Sostenibilità ambientale, valutazioni e autorizzazioni ambientali e l'Autorità procedente che assume la responsabilità nella gestione delle fasi del monitoraggio come approvate nel Protocollo, anche avvalendosi dell'ARPA Umbria. Nel Protocollo di monitoraggio ambientale saranno specificati:

- elenco completo degli indicatori (contesto, processo e contributo) compendiato con l'indicazione dei T0 e T Obiettivo, assicurando l'allineamento e l'integrazione con il sistema proprio di monitoraggio del programma in modo da evitare ridondanze e ripetizioni delle misurazioni;
- cronoprogramma relativo alla produzione dei report di monitoraggio, possibilmente allineati con il cronoprogramma delle attività di monitoraggio del programma;
- modalità di pubblicità dei report di monitoraggio;
- modalità di verifica dei contenuti dei report e di attivazione di eventuali misure correttive.

#### **b) Aspetti relativi alla salute**

- sui marciapiedi ed attraversamenti pedonali va prestata particolare attenzione al posizionamento delle colonnine *multiservice* e delle centraline elettriche in modo da garantire la agevole percorribilità del marciapiede soprattutto a persone disabili e mamme con carrozzina;
- i percorsi ciclabili ricavati su corsia riservata in carreggiata, soprattutto in tratti stradali trafficati, devono essere limitati il più possibile per evitare l'uso promiscuo delle stesse al fine di garantire la sicurezza delle persone, prediligendo percorsi ciclabili in sede propria o percorsi ciclo pedonali;
- rispettare quanto previsto dal DPR 503/96 e dalla L.n.104/97 per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche soprattutto riguardo ai parcheggi ed accessi pedonali;
- nella fase di realizzazione degli interventi infrastrutturali, per gli aspetti connessi al comfort urbano, al fine di limitare l'effetto isola di calore, l'inquinamento atmosferico e da allergeni, si dovrà:
  - utilizzare materiali ad alta riflettanza;
  - utilizzare pavimentazioni permeabili e drenanti;
  - limitare al minimo l'asportazione di vegetazione che comunque dovrà essere compensata dalla messa a dimora di specie autoctone;
  - contenere l'effetto degli allergeni derivanti da sostanze infestanti;
  - prediligere la realizzazione di infrastrutture alberate nelle aree di sosta, parcheggi, viali. etc.

#### **c) Aspetti geologici e gestione idraulica**

Si dovrà tener conto che i Comuni di Valfabbrica e Pietralunga dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, sono contraddistinti da un indice di franosità alto, mentre i Comuni di Gubbio, Montone e Sigillo presentano un indice di franosità medio alto.

Considerato che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Area Interna Nord-Est dell'Umbria prende atto di includere delle le azioni di rafforzamento previste per la sicurezza dei tratti stradali a maggior rischio idrogeologico e sismico, rimandandole alla fase attuativa dei singoli interventi.

Si ritiene che in fase di progettazione esecutiva si debba porre una particolare attenzione sulle eventuali interferenze delle reti infrastrutturali con i perimetri di frana (IFFI e PAI) come da censimento delle mappe nazionali di pericolosità per frana " Idrogeo - Piattaforma italiana sul dissesto idrogeologico".

Si ricorda che le opere di qualsiasi natura poste in fregio ai corsi d'acqua devono rispettare le distanze minime dai medesimi ai sensi di quanto stabilito dall'art. 96/f del RD 523/1904. In particolare 10 m dai corsi d'acqua per i fabbricati e altri manufatti inamovibili, 4 m. per le opere accessorie di qualsiasi altra natura (recinzioni, pali, pozzetti, cabine, colonnine, impianti a rete affiancati ai corsi d'acqua)

**d) Aspetti paesaggistici**

Favorire l'accessibilità sociale attraverso *Ausili e Dispositivi* anche di comunicazione per esempio per la mobilità e fruizione turistica nei borghi storici.

Implementare il più possibile la qualità paesaggistica delle infrastrutture viarie, valorizzare i punti di vista, i quadri naturali, i belvedere e gli scorci panoramici che mettano in primo piano i valori identitari del territorio. Una progettazione della viabilità e delle infrastrutture, che li faccia usufruire e percepire come elementi qualificanti del progetto, e che preveda di definire specifiche linee guida di riferimento per una loro progettazione sensibile ai valori del contesto.

**e) Aspetti naturalistici**

Nelle successive fasi di progettazione degli interventi si dovrà tenere conto che:

- tutti i progetti, interventi o attività che interessino uno o più siti della rete Natura 2000, dovranno essere sottoposti a specifica Valutazione di Incidenza Ambientale;
- la documentazione tecnica relativa alla relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale dovrà essere prodotta in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida Nazionali per la V.Inc.A. pubblicate sulla G.U. n. 303 del 28/12/2019 e recepite dalla Regione Umbria con D.G.R. n. 360/2021.

**2. Adempimenti legati alla approvazione del PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE Area Interna Nord-Est Umbria**

Ai sensi di quanto previsto dall'art. 17 del D. Lgs.152/2006, l'Autorità procedente titolare del Piano della Mobilità Sostenibile - Area Interna Nord-Est Umbria disporrà gli adempimenti per la sua approvazione dando atto che il Rapporto Ambientale sarà conformato ai contenuti del Parere motivato di VAS e che sono documenti parte integrante del Piano:

- -Rapporto ambientale completo di Sintesi non tecnica e della sezione relativa alle Misure per il monitoraggio;
- -Dichiarazione di sintesi finale;

L'atto di approvazione del Piano e tutta la documentazione che lo compone saranno pubblicati sul sito web istituzionale della Regione Umbria e nello spazio del sito web regionale dedicato alla VAS

Perugia, 20/03/2024

L'istruttore  
Daniela Cavalieri

Il Responsabile di Sezione  
Giovanni Roccatelli



## ALLEGATO 1

Pareri	Riscontro
1) AZIENDA USL UMBRIA 1 (nota, prot.0022508 del 31.01.2024)	
<p>Preso atto delle misure precauzionali individuate nel Piano che andranno adottate durante le fasi di cantiere, considerato che viene prevista esclusivamente la messa a sistema di percorrenze che utilizzano tracciati esistenti, o di viabilità o sentieri migliorando la segnaletica orizzontale e verticale, visto che non sono previste opere di modifica dei sedimi (con particolare ed esplicito riferimento alle porzioni interferenti con o Siti Natura 2000 e le aree protette), considerando altresì che le opere non prevedono ulteriori impermeabilizzazioni di suolo, né opere di sfalcio/e sbosco, si esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:</p> <p>-sui marciapiedi ed attraversamenti pedonali va prestata particolare attenzione al posizionamento delle colonnine <i>multiservice</i> (illuminazione) e delle centraline elettriche in modo da garantire la agevole percorribilità del marciapiede soprattutto a persone disabili e mamme con carrozzina;</p> <p>- i percorsi ciclabili ricavati su corsia riservata in carreggiata, soprattutto in tratti stradali trafficati, devono essere limitati il più possibile per evitare l'uso promiscuo delle stesse al fine di garantire la sicurezza delle persone, prediligendo percorsi ciclabili in sede propria o percorsi ciclo pedonali;</p> <p>- rispettare quanto previsto dal DPR 503/96 e dalla L.n.104/97 per quanto riguarda l'abbattimento delle barriere architettoniche soprattutto riguardo ai parcheggi ed accessi pedonali;</p> <p>-nella fase di realizzazione degli interventi infrastrutturali, per gli aspetti connessi al comfort urbano, al fine di limitare l'effetto isola di calore, l'inquinamento atmosferico e da allergeni, si dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• utilizzare materiali ad alta riflettanza;</li><li>• utilizzare pavimentazioni permeabili e drenanti;</li><li>• limitare al minimo l'asportazione di vegetazione che comunque dovrà essere compensata dalla messa a dimora di specie autoctone;</li><li>• contenere l'effetto degli allergeni derivanti da sostanze infestanti;</li><li>• prediligere la realizzazione di infrastrutture alberate nelle aree di sosta, parcheggi, viali. etc.</li></ul> <p>Si ritiene inoltre che vada valutata l'opportunità di:</p> <p>-migliorare l'illuminazione pubblica nei centri abitati al fine di garantire la percezione di maggior sicurezza da parte dei cittadini;</p> <p>-prevedere aree fitness all'interno delle aree verdi e parchi gioco per bambini.</p>	<p>Si prende atto delle prescrizioni espresse, delle quali verrà tenuto conto nella fase di progettazione attuativa degli interventi.</p> <p>Le tematiche espresse sul miglioramento dell'illuminazione pubblica all'interno dei centri abitati e l'inserimento di aree fitness nelle aree verdi e parchi gioco non sono di competenza del PUMS.</p>

Pareri	Riscontro
<p>2) <i>AFOR (nota prot. 0026085 del 06/02/2024)</i></p> <p>Premesso che:  - con Decreto A.U. n° 241 del 10/08/2020 è stato individuato detto rappresentante unico dell’Agenzia Forestale Regionale deputato a partecipare alle conferenze di servizi convocate dalla Regione nella personale del Dirigente del Servizio Agricoltura, Tutela del Territorio e delle Risorse Naturali o suo delegato;  - con Decreto A.U. n° 245 del 04/07/2021, sono state individuate le funzioni di Dirigente Vicario dei sette Servizi dell’Ente con nomina del sottoscritto quale Dirigente Vicario del Servizio Agricoltura, Tutela del Territorio e delle Risorse Naturali e di conseguenza soggetto Rappresentante Unico dell’Agenzia Forestale Regionale deputato a partecipare alle conferenze dei Servizi convocate dalla Regione.</p> <p>Ricordato che la Regione Umbria con la DGR N.622 del 07 Giugno 2019 ai sensi della Legge Regionale 27 dicembre 2018, n. 12 e delle ulteriori normative regionali ivi richiamate nonché delle modalità organizzative in essa, ha disposto il subentro a decorrere dal 1° Luglio 2019 di questa Agenzia Regionale Forestale (AFOR) nelle competenze delle Comunità Montane sulle materie di cui all’allegato B della Legge Regionale 2 aprile 2015, n. 10 smi.; tra le quali non è ricompresa quella che attiene l’istanza in oggetto. Per quanto sopra si comunica di non partecipare alla Conferenza di VAS.</p>	<p>Si prende atto del parere espresso</p>
<p>3) <i>REGIONE UMBRIA - SERVIZIO INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA e TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (nota prot. 0027799 del 08/02/2024)</i></p> <p>In riscontro alla nota acquisita al prot. reg. n.16919 del 25/01/2024, si trasmettono le seguenti osservazioni.</p> <p>Per quanto riguarda i possibili interventi concernenti il Trasporto Pubblico Locale previsti nel Documento di Piano quali il servizio metrobus urbano, il TPL a supporto della mobilità ciclistica, il trasporto urbano di progetto e il DRT, il Servizio scrivente raccomanda che le proposte progettuali del PUMS siano dotate di adeguate coperture finanziarie, distribuite nel tempo in modo che tali interventi assumano un carattere strutturale e non si configurino come iniziative estemporanee o straordinarie.</p> <p>Riguardo la declinazione delle azioni della così detta “mobilità sostenibile”, occorrerebbe stabilire una scala di rilevanza a partire dalle misure più adatte a favorire la mobilità attiva. In tale scenario si ritiene debba avere un ruolo primario la messa a punto di sistemi e infrastrutture accessibili atti ad assicurare prioritariamente la mobilità attiva, pedonale e ciclabile, sui tragitti casa-lavoro, casa-studio e per l’accesso ai servizi di uso quotidiano. Nello scenario di Piano sarebbe auspicabile un’accelerazione del processo di digitalizzazione dei servizi telematici per gli</p>	<p>La redazione del PUMS è stata finanziata con la programmazione 2014 - 2020 della Strategia Nazionale Aree interne che ha anche finanziato la realizzazione in alcuni comuni dei poli intermodali. Futuri interventi saranno finanziati con la programmazione 2021 – 2027, di cui la coprogettazione è in corso.</p> <p>Il Piano introduce diverse misure volte alla “mobilità sostenibile” sia in termini di azioni puntuali (ciclostazioni, colonnine multiservice), che lineari, nonché politiche di Mobility Management (PSCS principali istituti scolastici e PSCL principali aziende, Comune di Gubbio, Ospedale Gubbio-Gualdo Tadino) al fine di sostenere la mobilità attiva.</p>



<b>Pareri</b>	<b>Riscontro</b>
<p>adempimenti amministrativi necessari al vivere quotidiano, in chiave di riduzione della domanda di mobilità. Riguardo i servizi di bike sharing d'Area occorrerebbe avviare un'accurata valutazione dell'effettiva domanda che un territorio con residenzialità così diffusa può generare; al fine dello sviluppo della mobilità ciclistica si ritiene infatti più utile, oltre alla disponibilità di percorsi ciclabili, la creazione di spazi sicuri per il ricovero biciclette presso i nodi di scambio modale e i servizi educativi e sanitari.</p> <p>Si rimane a disposizione per qualsiasi ulteriore contributo in merito, durante le successive fasi di formazione del Piano.</p>	<p>Relativamente al servizio di bike sharing introdotto in sede di Piano, il servizio ha una duplice valenza, ovvero: una funzionalità locale per gli spostamenti interni ai centri abitati, una funzionalità territoriale propria dell'Area Interna volta all'incremento dell'offerta turistica dell'Area che vede nel cicloturismo un importante driver di sviluppo. Pertanto, in sede di realizzazione del progetto e di specifica configurazione del servizio sarà valutata la domanda intercettabile negli spostamenti intracomunali quanto la domanda turistica potenziale.</p>
<p>4) REGIONE UMBRIA – SERVIZIO URBANISTICA, POLITICHE DELLA CASA E RIGENERAZIONE URBANA, TUTELA DEL PAESAGGIO (nota prot.0038742 22.02.2024)</p>	
<p><i>Parere di competenza del Servizio Urbanistica, politiche della casa e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio.</i></p> <p>Vista la nota regionale prot. n 0016919 del 25.01.2024 con la quale il Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali, ha richiesto il parere di competenza per la procedura in oggetto.</p> <p>Preso atto di quanto dichiarato nella documentazione consultata sul link di riferimento indicato nella nota di richiesta di parere sopra richiamata. Si trasmette di seguito il parere di competenza dello scrivente Servizio, redatto a cura della Sezione "Urbanistica" e della Sezione "Qualità del paesaggio regionale".</p> <p><i>Parere della Sezione Urbanistica</i></p> <p>Dalla documentazione esaminata, si conferma quanto già comunicato nella fase preliminare con nota prot. n. 195389 del 09.08.2023. Si prende atto che gli obiettivi e le azioni previste dal PUMS per la mobilità collettiva (ottimizzare i servizi di Trasporti pubblici ...), la mobilità privata (gestire la manutenzione della viabilità principale ...), la mobilità attiva (consolidare la rete ciclistica territoriale ...), portano ad una riduzione dei consumi nel settore dei trasporti e delle relative emissioni climalteranti, a migliorare il trasporto pubblico, a migliorare la salute umana, ecc.</p> <p>Si rileva che nel Rapporto Ambientale è stata riportata una sintesi delle osservazioni pervenute durante la consultazione sul Rapporto preliminare ambientale. In particolare, per quanto dichiarato, si prende atto che l'attuazione degli interventi previsti dallo Scenario di Progetto di Piano e quelli dello Scenario di Progetto programmatico, non genera ulteriore consumo di suolo.</p> <p><i>Parere della Sezione Qualità del paesaggio regionale</i></p>	<p>Si prende atto del parere espresso dalla Sezione Urbanistica.</p> <p>Si conferma che gli interventi previsti nel territorio rurale non comportano ulteriore consumo di suolo ed i percorsi ciclopedonali inseriti risultano funzionali al miglioramento della fruizione del territorio sviluppandosi lungo itinerari stradali esistenti.</p> <p>Con tale configurazione l'inserimento paesaggistico, che sarà opportunamente valutato in fase progettuale, minimizza l'impatto delle azioni intraprese dal Piano.</p>

Pareri	Riscontro
<p>Nel contesto ambientale di riferimento del rapporto Preliminare di VAS per il Piano della Mobilità Sostenibile nell'Area Interna Nord-Est Umbria e nel Quadro Pianificatorio e programmatico (paragrafo 4) in particolare nella tabella 3 si individuano gli Obiettivi politiche azioni dei piani regionali d'interesse per il PUMS.</p> <p>In quest'area geografica, gioca un ruolo fondamentale data anche la geomorfologia complessa del territorio, l'obiettivo più importante per le aree SNAI Strategie Nazionali Aree Interne, che consegua il miglioramento dell'accessibilità e della dotazione di servizi di base. In particolare per quei servizi che meglio qualificano la nozione di cittadinanza, vale a dire, istruzione, salute in primis ossia più semplicemente i servizi alla cittadinanza.</p> <p>Quindi l'attenzione verte su la pianificazione strategica dei sistemi di trasporto e viabilità, la qualità dei sistemi locali di trasporto e la sostenibilità ambientale con dotazione di sistemi di trasporto tipo greenways ossia di infrastrutturazione verde, più adatta alla fruizione dolce e lenta del territorio.</p> <p>Nel PUMS si avranno effetti positivi sulla mobilità lenta ossia quella che permette anche di fruire del paesaggio circostante quando la stessa verrà pianificata con maggiore attenzione alla sicurezza di categorie come ciclisti e pedoni, quando sarà accessibile anche alle categorie deboli bambini, anziani, cittadini diversamente abili.</p> <p>Favorire l'accessibilità sociale attraverso <i>Ausili e Dispositivi</i> anche di comunicazione per esempio per la mobilità e fruizione turistica nei borghi storici. Da un punto di vista paesaggistico e ambientale, con la presente nota si tiene a precisare che si riconferma il contenuto del parere già rilasciato con nota PEC al Prot.n. 0195389 del 09.08.2023. Ribadendo che è fondamentale, per la fruizione del paesaggio la mobilità lenta, la comunicabilità delle risorse da visitare e fruire di tipo naturalistico, paesaggistico e storico culturale. In quest'area il turismo ha una vocazione primaria nella scoperta dei patrimoni storici minori meno conosciuti, ma comunque di valore identitario per le comunità.</p> <p>Implementare il più possibile la qualità paesaggistica delle infrastrutture viarie, valorizzare i punti di vista, i quadri naturali, i belvedere e gli scorci panoramici che mettano in primo piano i valori identitari del territorio. Una progettazione della viabilità e delle infrastrutture, che li faccia usufruire e percepire come elementi qualificanti del progetto, e che preveda di definire specifiche linee guida di riferimento per una loro progettazione sensibile ai valori del contesto. Per le risorse identitarie individuate è possibile consultare il Quadro Conoscitivo del PPR e visitare la Story Map al link: <a href="http://www.umbriapaesaggio.regione.umbria.it/RepertorioPaesaggi/">http://www.umbriapaesaggio.regione.umbria.it/RepertorioPaesaggi/</a></p>	

Pareri	Riscontro
<p>Infatti al fine di approfondire la conoscenza delle zone sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs n.42/2004, presenti nell'area, è bene considerare il visualizzatore per i Beni paesaggistici <a href="https://siat.regione.umbria.it/benipaesaggistici/">https://siat.regione.umbria.it/benipaesaggistici/</a>.</p> <p>Inoltre la Giunta regionale con <i>D.G.R. n. 43 del 23 gennaio 2012, successivamente integrata con DGR n. 540 del 16 maggio 2012</i>, ha 'preadottato', la Relazione Illustrativa del Piano Paesaggistico Regionale con il relativo Volume 1 denominato "<i>Per una maggiore consapevolezza del valore del paesaggio. Conoscenze e convergenze cognitive</i>" ricomprendente il Quadro Conoscitivo e il Quadro Strategico del Paesaggio regionale. <a href="http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/gli-elaborati-del-piano">http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/gli-elaborati-del-piano</a>.</p> <p>I relativi documenti del Quadro Conoscitivo, in forza del valore identitario di cui sopra (Story Map), nel quale sono stati individuati 19 Paesaggi Regionali classificati in base alla dominanza fisico naturalistica, quella storico culturale e quella sociale simbolica si possono consultare al seguente sito: <a href="http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/repertorio-dei-paesaggi">http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/repertorio-dei-paesaggi</a></p> <p>Mentre la parte strategica si può visionare al sito: <a href="http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/quadro-strategico">http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/quadro-strategico</a>.</p> <p>Quindi si auspica che in tutti gli interventi che verranno realizzati, si terrà conto di queste caratteristiche del paesaggio umbro.</p>	
<p>5) <i>PROVINCIA DI PERUGIA (nota prot. n. 00242468 del 27.02. 2024)</i></p>	
<p>In relazione alla nota pervenuta al protocollo provinciale n. 2907 del 30/01/2024 con la quale la Direzione regionale Governo del territorio, ambiente e protezione civile, Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali, Sezione Valutazione ambientale strategica e sviluppo sostenibile ha richiesto agli enti competenti di esprimere valutazioni e pareri, la Provincia di Perugia si esprime sulla base della documentazione pervenuta riguardo quanto in oggetto.</p> <p>Il PUMS in oggetto si configura, coerentemente con le linee di indirizzo emanate dalla Commissione Europea e dalla legislazione italiana, come documento strategico avente la funzione di mettere a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale, che riguardano i comuni dell'area interna Nord-Est dell'Umbria. Sulla base delle criticità emerse a seguito della stesura del Quadro Conoscitivo e dell'analisi SWOT sono stati individuati i principali punti di forza e di debolezza della mobilità sul territorio e, parallelamente, sono state messe in luce le opportunità e le problematiche legate al sistema socio-economico territoriale. Sulla traccia di questi dati, sono stati definiti gli obiettivi specifici da perseguire in un'ottica strategica a lungo termine che prevede, nell'ambito di un processo strutturato, monitoraggi regolari al fine di</p>	<p>Si prende atto del parere espresso.</p>

Pareri	Riscontro
<p>valutare gli impatti delle strategie prefigurate dal piano ed elaborate a seguito di un processo partecipativo che ha coinvolto anche stakeholder e cittadini.</p> <p>I macro obiettivi individuati fanno riferimento a varie aree di interesse, quali: l'efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, la sostenibilità energetica ed ambientale e quella socio-economica, la sicurezza della mobilità stradale.</p> <p>In particolare, la mobilità attiva viene riconosciuta dal PUMS come modalità principale non solo per gli spostamenti sistematici nei diversi borghi, ma anche come driver di sviluppo per il cicloturismo, che andrebbe a costituire un'importante fonte attrattiva per il turismo e quindi per lo sviluppo economico dell'area. L'operazione di ricucitura dei percorsi esistenti prevede anche l'aggiunta del servizio di bike sharing a supporto della ciclabilità dell'intera area.</p> <p>Al ruolo della mobilità attiva, il PUMS affianca, in misura complementare e sinergica, quello della mobilità collettiva che riveste un ruolo chiave per la connessione dell'area al territorio regionale e nazionale, nonché ai servizi locali e di connessione interna all'area. In merito al tema dell'accessibilità, risultano strategiche le connessioni all'Aeroporto Regionale dell'Umbria e delle Marche e ai servizi Alta Velocità che si trovano al confine nord-orientale marchigiano con la regione Umbria e si compongono, in termini infrastrutturali ferroviari, della direttrice Orte Falconara e dei servizi disponibili nelle stazioni di Nocera Umbra, Gualdo Tadino e Fossato di Vico; è prevista anche la nuova stazione di Collestrada, che sarà di riferimento anche per i servizi aeroportuali.</p> <p>Altre connessioni su gomma saranno valutate al Tavolo Tecnico in corso per i possibili collegamenti con la Stazione AV Media Etruria. Per i servizi extraurbani, il Piano identifica nell'istituzione delle tre Linee Metrobus le principali direttrici di connessione con Perugia nonché dei centri e dei servizi di Gubbio-Fossato di Vico-Gualdo Tadino, facendo perno sull'Ospedale di Branca, <i>hub</i> di convergenza dei servizi.</p> <p>Nonostante il trasporto privato costituisca attualmente la principale modalità degli spostamenti dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, il PUMS mira a riequilibrare la ripartizione modale del sistema della mobilità dell'area sostenendo principalmente la mobilità Attiva e Collettiva. Benché il piano punti ad una riduzione degli spostamenti tramite veicolo privato, viene riconosciuta l'importanza di intervenire sul tema della sicurezza stradale al fine di ridurre il problema dell'incidentalità. Per questo motivo il PUMS prevede azioni specifiche al fine di garantire elevati livelli di manutenzione stradale per la messa in sicurezza della viabilità.</p> <p>In conclusione, tutte le azioni incoraggiate dal PUMS sono tese a promuovere uno share modale più sostenibile, contribuendo alla riduzione dei consumi e delle emissioni, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità assunti.</p>	

Pareri	Riscontro
<p>È quindi ipotizzabile che gli effetti attesi siano di un miglioramento complessivo della qualità dell'aria e del rumore, in particolare nelle aree urbane ove il traffico sia la sorgente predominante, con effetti anche sulla salute.</p> <p>Preso atto di quanto dichiarato nella documentazione resa disponibile, esaminati gli obiettivi strategici del PUMS e valutati gli effetti attesi, si ritiene che quanto in oggetto non presenti elementi ostativi all'accoglimento del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, in quanto le azioni previste dallo stesso sono conformi alle NTA del PTCP della Provincia di Perugia.</p>	
<p><b>6) SERVIZIO RISCHIO IDROGEOLOGICO, IDRAULICO E SISMICO, DIFESA DEL SUOLO (nota prot. 0048614 del 06/03/2024)</b></p>	
<p>Con la presente, per quanto di competenza dello scrivente Servizio, si conferma quanto già comunicato con pec n. 195449 dell'8/2/2023, da integrarsi con quanto contenuto negli allegati, di cui si prega di prendere visione.</p> <p>ESPRESSIONE DI COMPETENZA in materia di Geologia.</p> <p>OGGETTO: Pec n. 16919 del 25/01/2024 – Art. 15 parte seconda del D.Lgs. 152/2006; art.5, comma 3 della l.r. 12/2010. Processo di VAS.</p> <p>PROGETTO: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Area Interna Nord-Est Umbria. Esaminato il Rapporto preliminare.</p> <p>Il PUMS che coinvolge n. 10 Comuni dell'Umbria Nord Est prevede degli interventi per la mobilità attiva, collettiva e privata. Nell'ottica di una strategia di breve e medio termine (10 anni) il PUMS deve orientare la mobilità del comprensorio in senso sostenibile.</p> <p>Esaminata: la Carta dei Dissesti da Frana della Regione Umbria (1:200.000); emerge che i Comuni di Valfabbrica e Pietralunga dell'Area Interna Nord Est dell'Umbria, sono contraddistinti da un indice di franosità alto, mentre i Comuni di Gubbio, Montone e Sigillo presentano un indice di franosità medio alto.</p> <p>Considerato che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Area Interna Nord-Est dell'Umbria prende atto di includere delle le azioni di rafforzamento previste per la sicurezza dei tratti stradali a maggior rischio idrogeologico e sismico, rimandandole alla fase attuativa dei singoli interventi.</p> <p>Si ritiene che in fase di progettazione esecutiva si debba porre una particolare attenzione sulle eventuali interferenze delle reti infrastrutturali con i perimetri di frana (IFFI e PAI) come da censimento delle mappe nazionali di pericolosità per frana “ Idrogeo - Piattaforma italiana sul dissesto idrogeologico”.</p> <p>SEZIONE DIFESA E GESTIONE IDRAULICA</p>	<p>Si prende atto delle prescrizioni espresse, delle quali verrà tenuto conto nella fase di progettazione attuativa degli interventi.</p>

<b>Pareri</b>	<b>Riscontro</b>
<p>NOTIFICA DI NON COMPETENZA AI SENSI DEL R.D. 523/1904.</p> <p>OGGETTO: Art. 15 parte seconda del D.Lgs. 152/2006; art.5, comma 3 della l.r. 12/2010. Processo di VAS. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area interna Nord-est Umbria – Convocazione Conferenza di VAS.</p> <p>Preso visione della documentazione allegata al procedimento in oggetto così come per la fase preliminare già valutata, anche in tale contesto previsionale di progetto non si rende possibile effettuare valutazioni specifiche in capo al contesto idraulico.</p> <p>Tuttavia, ad integrazione del parere già reso il 09.08.2023 prot: n. 195449 si ricorda che le opere di qualsiasi natura poste in fregio ai corsi d'acqua devono rispettare le distanze minime dai medesimi ai sensi di quanto stabilito dall'art. 96/f del RD 523/1904. In particolare 10 m dai corsi d'acqua per i fabbricati e altri manufatti inamovibili, 4 m. per le opere accessorie di qualsiasi altra natura (recinzioni, pali, pozzetti, cabine, colonnine, impianti a rete affiancati ai corsi d'acqua, ecc ....)</p>	

Pareri	Riscontro
<i>7) SERVIZIO FORESTE, MONTAGNA, SISTEMI NATURALISTICI, E FAUNISTICA VENATORIA (nota, prot.0050095 del 08.03.2024)</i>	
<p>In riferimento alla procedura di cui all'oggetto acquisita agli atti con pec prot.n.16919-2024 esaminata la documentazione trasmessa allegata e la relazione integrativa acquisita agli atti con PEC Prot. n.37523-2024 si rileva che gran parte delle infrastrutture di mobilità privata e mobilità attiva, oltre all'istallazione di colonnine multiservice, punti di ricarica per biciclette elettriche e quanto altro a corredo di piste, sentieri e strade interessate dal PUMS, ricadono all'interno dei siti Natura 2000 e interessano habitat di allegato I della Direttiva 92/43/CEE.</p> <p>Per quanto sopra esposto Visto D.P.R. n. 357/97 modificato dal D.P.R. n.120/2003 di recepimento della Direttiva 92/43/CEE; Vista la L.R. n. 1/2015 di recepimento della Rete Ecologica Regionale dell'Umbria (RERU); Tenuto conto che la Regione Umbria è soggetto gestore di tutti i siti della rete Natura 2000 dell'Umbria e che il parere motivato nell'ambito della procedura in oggetto viene rilasciato sia ai sensi del D.P.R. n. 357/97 che della L.R. n. 1/2015; il Servizio scrivente fa presente che nelle successive fasi di progettazione degli interventi si dovrà tenere conto che:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- tutti i progetti, interventi o attività che interessino uno o più siti della rete Natura 2000, dovranno essere sottoposti a specifica Valutazione di Incidenza Ambientale disciplinata dalla normativa vigente citata;</li><li>- la documentazione tecnica relativa alla relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale dovrà essere prodotta in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida Nazionali per la V.Inc.A. pubblicate sulla G.U. n. 303 del 28/12/2019 e recepite dalla Regione Umbria con D.G.R. n. 360/2021.</li></ul>	<p>Si prende atto delle prescrizioni espresse, delle quali verrà tenuto conto nella fase di progettazione attuativa degli interventi.</p>