

TABELLA B

CONFERENZA DI VAS DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2014-2024 PROSPETTO DEI PARERI E DEI CONTRIBUTI PERVENUTI	
PARERE	RISCONTRO
<u>Comune di Terni</u> (prot. del 02/03/2015, n. 28321)	
Nota interlocutoria con la quale si è ribadito il contenuto della comunicazione già inviata in fase di Consultazione preliminare con nota 73273 del 19 maggio 2014.	<i>Si prende atto. Il RA dà conto, nella apposita sezione descrittiva della fase di consultazione preliminare di come sono stati considerati i contributi e proposte avanzate dal Comune di Terni.</i>
<u>A.R.P.A. UMBRIA</u> (PEC prot. reg. del 13/03/2015, n. 36515)	
In merito alla procedura di valutazione ambientale strategica del Piano in oggetto si rileva che: 1) La sezione del Rapporto ambientale dedicata al monitoraggio del piano mostra una selezione estesa di indicatori elencati per obiettivo di sostenibilità tab 8.1 e di piano tab 8.2 che richiede di essere revisionata per una loro definitiva approvazione; 2) Il set finale di indicatori dovrà essere concordato con l'Autorità procedente prima dell'avvio delle attività del Piano regionale tramite la formulazione di un apposito piano operativo in cui dovrà essere specificato tra l'altro per tutti gli	<i>Si accoglie</i> <i>1) La Sezione del RA sul monitoraggio va adeguata:</i> <ul style="list-style-type: none">- distinguendo l'elenco degli indicatori di contesto da quelli processo o di risultato di Piano;- specificando quali indicatori di processo o di risultato di piano concorrono al raggiungimento dei target attesi degli indicatori di contesto. <i>2) Il set di indicatori finale è definito dall'Autorità procedente nella Sezione monitoraggio del RA sulla base dei contenuti del Parere motivato VAS.</i>

<p>indicatori di contesto un t0 aggiornato al momento di inizio dell'attuazione del programma.</p> <p>3) Il piano operativo dovrà effettuare una selezione definitiva degli indicatori ambientali di contesto separandoli da quelli di processo (ambientali e non). La frequenza di aggiornamento degli indicatori dovrebbe essere annale per quelli di contributo mentre per quelli di contesto dopo il t0 calcolato all' avvio potrebbe essere previsto un aggiornamento on going a metà programmazione e uno ex-post alla fine del periodo di attuazione del Piano regionale;</p> <p>4) Per tutti gli indicatori dovranno essere definite 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>5) Il piano operativo dovrà indicare le modalità di gestione dell'unità di monitoraggio VAS del Piano Regionale dei Trasporti identificando le risorse umane e finanziarie necessarie nonché la frequenza di reporting delle attività di monitoraggio ambientale svolte.</p>	<p>3), 4) e 5) <i>Il Protocollo di monitoraggio, da stipulare successivamente alla approvazione del PRT, dovrà specificare la periodicità nella produzione dei report di monitoraggio, specificare le fonti dei dati, le modalità di coordinamento nella raccolta dei dati, specificare le risorse finanziarie necessarie, altri elementi ritenuti necessari.</i></p>
--	---

PARCO NAZIONALE dei MONTI SIBILLINI

(prot. del 16/03/2015, n. 1384)

<p>Con riferimento alla procedura di cui in oggetto, ed alla Vs. nota n.0024977 del 24.02.2015, di seguito si fornisce il contributo da parte di questo Ente Parco, individuato quale soggetto competente in materia ambientale, nel rispetto della normativa citata in oggetto.</p> <p>Con nota di questo Ente Parco n.2578 del 30.04.2014 (che per opportuna conoscenza si allega in copia) è stato formulato il contributo in fase di consultazione preliminare della VAS. Pur riscontrando che nel rapporto ambientale sono state prese in considerazione le predette osservazioni appare comunque che non siano state fornite indicazioni, seppur di massima, al fine di ridurre le pressioni ambientali derivanti da un eccessivo carico di mezzi motorizzati in aree sensibili come appunto l'area particolarmente critica dell'altopiano di Castelluccio di Norcia, ricadente in zona B di "riserva</p>	<p><i>Uno gli obiettivi più importanti del PRT nello scenario tendenziale, inteso quindi come programma di fattibilità di medio lungo periodo, per il quale sono previste azioni di monitoraggio e di revisione durante il suo ciclo di validità, è quello di spostare quanto più possibile la domanda di mobilità sulla modalità del trasporto pubblico locale a scapito dei flussi veicolari derivanti dall'utilizzo del mezzo privato. La conseguenza più diretta del raggiungimento di tale obiettivo è una riduzione delle pressioni ambientali equivalente al minore carico di mezzi motorizzati circolanti nelle aree considerate.</i></p>
---	---

generale orientata del Piano per il Parco", in zona 1 del DM 03.02.1990 di perimetrazione del PNMS "ambito interno in cui è prevalente l'interesse di protezione ambientale" ed interna al SICZPS IT5210071 "Monti Sibillini Versante Umbro". la presente a valere anche quale parere di competenza in merito alla Valutazione di Incidenza Ambientale, ex DPR 357/97 e smi, art.5, c. 7.

REGIONE UMBRIA Servizio Sistemi Naturalistici e Zootecnia

(PEC prot. reg. del 19/03/2015, n. 39913)

Si esprime parere favorevole

Si prende atto

AUTORITA' DI BACINO DEL FIUME TEVERE

(PEC prot. reg. del 20/03/2015, n. 40054)

Si evidenzia, che in attuazione della direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs. 49/2010, è in fase di redazione il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Distretto dell'Appennino Centrale (PGRAAC) la cui documentazione, comprese le mappe di pericolosità e di rischio, è interamente disponibile sul sito web di questa Autorità di Bacino. Ciò premesso, come evidenziato anche nell'allegato B al Rapporto Ambientale, si rileva che il PGRAAC, sebbene sia ancora in fase di redazione, è già completato per la parte relativa alla redazione delle mappe di pericolosità, danno e rischio. Si evidenzia, peraltro, che la riduzione delle potenziali conseguenze negative che le alluvioni possono avere per la salute umana, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche è la finalità principale della Direttiva 2007/60/CE e pertanto costituisce un obiettivo di protezione ambientale di livello comunitario. Considerato che la realizzazione di nuove infrastrutture in aree a livello di pericolosità elevato può comportare l'aumento del livello di rischio delle aree medesime, si ritiene opportuno che già in questa fase venga adeguatamente valutata la possibile interferenza delle azioni del Piano in esame con le aree interessate dal PGRAAC al fine di evitare un aumento del livello di rischio da alluvione con conseguente violazione della direttiva 2007/60/CE.

Si condivide la considerazione espressa. Si rileva che successivamente alla approvazione definitiva del nuovo PGRAAC e conseguentemente all'adeguamento del PTA Regionale, nella fase di attuazione del PRT si dovrà tenere in considerazione il quadro di riferimento relativo alla tematica del rischio d'alluvioni. In ogni caso, si evidenzia che per quanto riguarda l'intervento del nodo di Perugia, che può interessare le aree a rischio del Torrente Genna, nelle successive fasi progettuali si dovranno verificare in modo puntuale le condizioni di sicurezza idraulica della nuova infrastruttura nonché delle aree poste a monte e a valle della stessa tenendo conto e comparando le più adeguate soluzioni.

Si rileva che il Rapporto Ambientale non definisce alcun indicatore di monitoraggio per l'obiettivo di sostenibilità di livello Comunitario "Raggiungimento del buono stato ambientale per acque superficiali e sotterranee ed aree protette al 2015 (Direttiva 2000/60/CE)". Considerato che tale rilievo è stato formulato anche dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si ritiene opportuno che l'Autorità Competente adegui il Rapporto Ambientale integrando l'elenco degli indicatori. Resta comunque l'obbligo di acquisizione di ogni eventuale autorizzazione/nulla osta/parere da parte della scrivente Autorità di Bacino qualora gli interventi di attuazione del Piano in esame siano soggetti ai vincoli diretti espressamente previsti dalla pianificazione di bacino/distretto.

Si accoglie Il Piano di monitoraggio ambientale del RA viene integrato per la componente acqua con gli indicatori proposti dal Servizio regionale competente per la risorsa idrica (vedere di seguito nel presente prospetto)

REGIONE UMBRIA Servizio Paesaggio, Territorio, Geografia

(PEC prot. reg. del 31/03/2015 n.46085)

PREMESSA

Con nota acquisita agli atti regionali con prot. n.24977-2015 U del 24-02-2015, nell'ambito della procedura di VAS l'Autorità Competente (AC) ha convocato, per il giorno 03-03-2015, la prima seduta della Conferenza di VAS ai fini della formazione del proprio parere motivato relativo al Piano in oggetto.

In occasione della prima seduta, era stato stabilito che la AC avrebbe organizzato un incontro tra il proponente, e staff tecnico, ed alcuni soggetti invitati alla Conferenza, principalmente per l'approfondimento della tematica paesaggistica.

Il suddetto incontro si è tenuto il giorno giovedì 12-03-2015 e quanto emerso nel corso del dibattito, con particolare riferimento alle precisazioni fornite dal proponente su sollecitazione dei soggetti convenuti, consente allo scrivente di formulare una valutazione definitiva sul piano in oggetto.

CONSIDERAZIONI TERRITORIALI

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è sviluppato tenendo conto di tre livelli di dimensioni strategiche:

- la dimensione europea e nazionale;
- la dimensione trans-regionale;

Si prende atto. Le considerazioni contenute in questa parte del parere riguardano sostanzialmente l'attuazione progettuale degli interventi e le analisi da condurre sulle differenti alternative progettuali. Si ritengono corrette e soprattutto coerenti con le modalità attuative del PRT.

– la dimensione regionale.

Rispetto ad ognuna delle dimensioni sono enunciati obiettivi ed in particolare:

1) per la dimensione europea e nazionale l'OBIETTIVO PROGRAMMATICO GENERALE è l'integrazione della regione Umbria nella Grande Rete delle Regioni d'Europa per il trasporto sia di passeggeri che di merci; al perseguimento di questo obiettivo sono connesse tre questioni che appaiono territorialmente più significative:

– il POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO E DELL'ACCESSO DELL'AEROPORTO SAN FRANCESCO E DELLE SUE CONNESSIONI CON AEROPORTI DI LIVELLO NAZIONALE;

– la CONNESSIONE ALLA STAZIONE FERROVIARIA AV MEDIOETRURIA;

– la MODIFICA DI GESTIONE DELLA E45 E SUO POTENZIAMENTO.

2) per la dimensione trans-regionale l'OBIETTIVO GENERALE è di definire nuovi ruoli nel sistema delle Regioni dell'Italia Centrale, consolidando il ruolo della regione Umbria come cerniera e promotrice di integrazioni interregionali — a “geometria variabile” — tra i territori dell'Italia centrale, in conformità ai modelli e ai bisogni locali, ma orientati alla interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci sulla media e lunga percorrenza.

3) per la dimensione regionale l'OBIETTIVO GENERALE è di definire modelli sostenibili di mobilità a livello regionale, mettendo a punto di un sistema multimodale che garantisca adeguati e sostenibili livelli di mobilità supportando la coesione interna e il riequilibrio territoriale, ai fini dell'accessibilità dal territorio alle sedi di lavoro, ai servizi di rilevanza regionale, alle “porte di accesso” alle reti della lunga percorrenza, ma anche ai principali poli urbani di riferimento per ciascun ambito e alle aree che rivestono — per residenti e turisti — elevato interesse storico-artistico e/o naturalistico.

I su citati obiettivi sono perseguiti dal PRT, oltre che con azioni gestionali, anche con interventi infrastrutturali che comportano la realizzazione anche di nuove opere, le quali si aggiungono a quelle già pregresse di programma, spesso in fase di redazione progettuale se non approvativa. Prendendo atto degli interventi già di programma, che appaiono ancora validi e coerenti con gli strumenti pianificatori di competenza, si ritiene utile soffermare l'attenzione su quelli introdotti dal Piano in esame, evidenziando per quali si ritiene pertinente procedere ad ulteriori approfondimenti valutativi.

A) TRASPORTO STRADALE

a) Interventi di nuova previsione Livello Euro-Nazionale.

i) P01 NODO STRADALE PERUGIA: MADONNA DEL PIANO-STROZZACAPPONI.

Intervento d'area con potenziali effetti significativi sul contesto ambientale, coinvolgendone diverse componenti tra cui: suolo e sottosuolo; popolazione; beni culturali e paesaggistici, con particolare riguardo per gli aspetti archeologici.

Detto intervento è in sostanza una riproposizione di quello già valutato in VIA ed approvato nella sua stesura preliminare dal CIPE, rispetto al quale sarà di minor impatto come occupazione di suolo, prevedendo solo una corsia per senso di marcia, invece delle due del progetto autorizzato; tale ricalibratura comporterà una rimodulazione del progetto delle opere, con possibili congruenti aggiustamenti del tracciato.

A questo proposito, lo scrivente ritiene opportuno che, preliminarmente alla stesura del progetto per la realizzazione dell'opera, si proceda ad un approfondimento degli effetti ambientali e territoriali di tale intervento programmatico, con particolare riguardo ai fattori e componenti ambientali su indicati e con analisi di differenti alternative progettuali anche del tracciato stradale. Per tali approfondimenti preventivi potrà essere utile assumere come base di partenza le valutazioni, comprensive delle osservazioni e prescrizioni, effettuate in sede della su richiamata procedura di VIA.

ii) P02 SOTTOPASSO ROTATORIA QUATROTORRI.

Intervento puntuale i cui effetti ambientali possono essere approfonditi in sede progettuale delle opere, studiando adeguate soluzioni tecniche e di arredo urbano.

iii) PEDAGGIAMENTO E45.

Intervento gestionale correlato al progetto di trasformazione in autostrada della E45, costituente in sé un elemento programmatico che il piano acquisisce.

Ma l'introduzione del pedaggiamento è indubbiamente controversa. Si osserva infatti che è potenzialmente da escludere il pedaggiamento "standard" monotariffaria a kilometro, perché gli effetti territoriali potrebbero essere negativi; infatti è ipotizzabile che si riverserebbe il traffico locale, per gran parte di tipo pendolare, sulla viabilità minore, mentre il traffico pesante di transito tenderebbe ad annullarsi, se è vero che per questo la E45 rappresenta generalmente una economica viabilità alternativa, per esempio, rispetto alla autostrada A1.

Potenzialmente più efficace appare il pedaggiamento calmierato per fasce di percorrenza che, comunque, porterà ad un decremento del traffico pesante di transito e ad un aggravio sulla viabilità secondaria soprattutto per il traffico

locale di tipo pendolare.

Per entrambe le soluzioni, dunque, appare ipotizzabile l'effetto negativo sulla viabilità secondaria, il quale forse potrebbe essere mitigato velocizzando ed efficientando soprattutto la rete ferroviaria FCU, sì da potenziarne l'utilizzo soprattutto dei pendolari.

B) TRASPORTO COLLETTIVO

a) Interventi di nuova previsione RFI di cui il PRT prende atto.

i) F05 DELOCALIZZAZIONE STAZIONE DI ELLERA-CORCIANO. Il nuovo sedime sarà a circa m 900 dall'attuale, in direzione Terontola. Si osserva che la nuova stazione sarà localizzata pressoché in contiguità al centro commerciale Quasar. Tale scelta appare positiva se principalmente destinata all'implemento di un servizio metropolitano.

Tuttavia, lo scrivente ritiene necessario che sia accolta la raccomandazione di procedere, preliminarmente alla individuazione puntuale del sito ed alla progettazione delle opere, ad una attenta analisi rispetto alle potenziali interferenze del "sistema Stazione" con:

- la "piastra sistemica del Quasar";
- il "sistema residenziale dell'ambito";
- gli elementi storici ed archeologici;
- i sottoservizi, tra cui il futuro tracciato in cavo dell'alta tensione.

ii) F06 STAZIONE DI MAGIONE: ATTREZZAGGIO PER INCROCIO CONTEMPORANEO.

iii) F07 REALIZZAZIONE STAZIONE AV MEDIOETRURIA. Relativamente a questo intervento, ciò che interessa il territorio regionale è la CONNESSIONE ALLA STAZIONE FERROVIARIA AV MEDIOETRURIA, proposta nel PRT con sistema collettivo misto su gomma (MetroBus, Regione) e su ferro (Treno, RFI). A questo proposito si osserva che, ai fini del superamento dell'isolamento umbro rispetto alle principali vie di comunicazione:

- potrebbe essere più efficace realizzare una connessione privilegiata su ferro, con il raddoppio della tratta Perugia-Terontola (di competenza di RFI);

oppure

- potrebbe più coerente con il previsto collegamento misto gomma-ferro – o anche solo gomma – la localizzazione della Stazione AV Medioetruria in prossimità dell'intersezione della linea AV esistente con il Raccordo A1 "Perugia-Bettolle".

Infine lo scrivente ritiene opportuno che sia effettuato un adeguato

monitoraggio degli effetti e dell'efficacia del sistema proposto, se confermato, per provvedere ad eventuali aggiornamenti del PRT.

b) Interventi di nuova previsione FCU (competenza regionale).

i) F10 DELOCALIZZAZIONE STAZIONE DI TODI.

A questo proposito lo scrivente ritiene necessario che sia accolta la raccomandazione di procedere, preliminarmente alla individuazione puntuale del sito ed alla progettazione delle opere, ad una attenta analisi rispetto alle potenziali interferenze del "sistema Stazione" con:

- il "sistema residenziale dell'ambito";
- gli elementi storici ed archeologici;
- i sottoservizi.

ii) da F11 a F17, vari interventi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, e di consolidamento, anche ai fini dell'ottimizzazione dei tempi di trasporto (velocità)

C) AREE DI PARCHEGGIO E DI INTERSCAMBIO

Nel PRT sono individuate 5 categorie di aree di parcheggio:

P1. Parcheggi esistenti (pubblici o privati da convenzionare)

P2. Parcheggi esistenti da potenziare

P3. Parcheggi da quadro programmatico progettuale (anche da potenziare)

P4. Parcheggi di nuova previsione in aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio, da realizzare mediante accordo quadro con il gestore dell'infrastruttura

P5. Parcheggi di nuova previsione nell'ambito della realizzazione del nodo di interscambio), sia da programma che di nuova previsione.

Nel caso in cui l'attuazione di ogni singola previsione determini occupazione di suolo agricolo, tanto che il parcheggio sia a servizio di una stazione o che si configuri come punto scambio intermodale e, ancora, tanto che appartenga già al programma o che sia una nuova ipotesi, lo scrivente ritiene opportuno che preliminarmente alla definizione delle opere si proceda ad una attenta analisi degli eventuali impatti sul suolo e sottosuolo, nonché delle possibili interferenze con beni culturali e paesaggistici, con particolare riguardo agli aspetti archeologici.

CONSIDERAZIONI PAESAGGISTICHE

Gli intendimenti espressi nella tabella Tab. 5.1.1 - obiettivi e politiche azioni dei piani regionali di interesse per il PRT a pag. 45 del Rapporto Ambientale

Si fa notare che la tabella 5.1.1. del RA contiene già quanto indicato.

(RA) della VAS del Piano Regionale dei Trasporti (PTR) e del Piano di Bacino Unico Regionale trovano lo scrivente Servizio favorevole all'esigenza di delineare un documento condiviso che preveda di definire specifiche linee guida di riferimento per una progettazione che persegua la qualità paesaggistica delle infrastrutture viarie, assumendo le risorse identitarie come elementi qualificanti del progetto, sensibile soprattutto ai valori del contesto paesaggistico di riferimento. Quindi il riferimento al Tema delle T10. NUOVE INFRASTRUTTURE VIARIE del Quadro Strategico contenuto nell'elaborato QS2 Linee Guida per le strategie tematiche del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) nella tabella di cui sopra appare oltremodo opportuno.

Inoltre si condividono gli obiettivi estrapolati dalla Convenzione Europea del Paesaggio citati nella tabella Tab. 5.2.1 - obiettivi di sostenibilità a pagina 50 del RA. Appropriate risultano le interazioni con il PPR evidenziate nella tabella Tab. 6.1.1 - Coerenza esterna con la programmazione regionale, tra pagina 52 e 59 del RA, che si riportano per una maggiore riflessione : "Le politiche / azioni che comportano nuove realizzazioni di elementi infrastrutturali (nodi, parcheggi, piattaforme logistiche, assi di collegamento - es.: 1, 5, 8, 14, 17, 18, 35, 44, 47) hanno potenziali interazioni con gli obiettivi di valorizzazione e tutela del paesaggio, che possono risultare più o meno negative a seconda della sensibilità locale e delle modalità progettuali ed esecutive, e devono confrontarsi con le azioni di "ambientazione" previste dal Piano Paesistico. Ciò vale anche per le politiche/ azioni di potenziamento (es.: raddoppio) delle infrastrutture (ferroviarie, stradali) per le quali la contiguità con siti già artificializzati riduce la rilevanza dell'interazione (6, 7, 15, 20, 33, 44, 44). Le azioni 31 (Completare i tratti della rete ciclabile regionale di interesse Europeo e nazionale) 32 (comunicazione integrata su cicloturismo e escursionismo "dolce") e 62 (completare rete di mobilità ecologica regionale) risultano potenzialmente coerenti con gli obiettivi di tutela delle risorse naturali e paesaggistiche ed in particolare le azioni di valorizzazione dei paesaggi attraversati e della viabilità minore a fini escursionistici del Piano Paesaggistico .

Si segnala che il Piano Paesistico dà indirizzi alla progettazione delle infrastrutture viarie, che dovrà essere sensibile al contesto e ai valori paesaggistici presenti". Tali interventi meritano particolare prudenza nelle

Si prende atto

Si accoglie. Il Piano dovrà essere integrato nella Sezione Paesaggio e Patrimonio culturale assumendo quali criteri generali per la progettazione delle infrastrutture viarie e ciclo-pedonali i

scelte da affrontare: in primo luogo, nel contenere il consumo di suolo e favorire la permeabilità dei suoli evitando l'eccessiva artificializzazione di nuove aree, in secondo luogo questo tipo d'interventi meriterebbe studi calibrati per ogni singolo caso e studi d'inserimento paesaggistico con simulazioni e analisi d'intervisibilità dai luoghi emergenti e sensibili da un punto di vista identitario, storico-culturale e paesaggistico. Il progetto in se stesso dovrebbe già contenere studi e misure di corretto inserimento paesaggistico data la complessità e l'unicità della realizzazione di elementi infrastrutturali sia nuovi che di potenziamento, ricorrendo eventualmente alle mitigazioni paesaggistiche solo come ultima possibile soluzione.

Si condivide il rischio che, in taluni casi, le politiche-azioni del Piano, che comportano la realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali, o il potenziamento di infrastrutture esistenti, potrebbero amplificare fattori di fragilità riscontrati nel paesaggio regionale, già soggetto a simili azioni di cesura, frammentazione e degrado da parte dei maggiori sistemi infrastrutturali esistenti, anche se potrebbero essere occasioni finalizzate ad una più piacevole fruizione del paesaggio da visuali panoramiche oggi non godibili, che si potrebbero ottenere grazie ad accurati approfondimenti progettuali sensibili al contesto paesaggistico e allo stato dei luoghi.

Infine si valuta in modo positivo lo studio sintetizzato nelle tabelle ai fini di stabilire le interferenze tra i beni paesaggistici, ancorché non completamente considerati (ad eccezione delle zone di interesse archeologico di cui alla lett. m) mancano tutti gli altri beni tutelati ope legis dall'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004), e infrastrutture, che sicuramente sarà molto utile quando si passerà ai singoli progetti e di riferimento per il monitoraggio; va tuttavia rilevato al riguardo che l'interferenza è l'indicatore minimo mentre come fattore di valutazione dovrebbero essere considerati la percezione e l'intervisibilità, che sono fattori meno facilmente misurabili anche se le applicazioni GIS facilitano molto gli studi sull'intervisibilità (Tab. 7.10.4-Sintesi incrementi interferenze tra infrastrutture stradali/ferroviarie e Beni paesaggistici (D. Lgs. 42/2004 (art. 136 e art.142 comma 1 lett. m).

Una riflessione a parte meritano le considerazioni espresse nella parte finale

seguenti:

- *contenere il consumo di suolo;*
- *favorire la permeabilità dei suoli evitando l'eccessiva artificializzazione di nuove aree;*
- *prevedere per questo tipo d'interventi studi calibrati per ogni singolo caso e studi d'inserimento paesaggistico con simulazioni e analisi d'intervisibilità dai luoghi emergenti e sensibili da un punto di vista identitario, storico-culturale e paesaggistico. Il progetto in se stesso dovrebbe già contenere studi e misure di corretto inserimento paesaggistico data la complessità e l'unicità della realizzazione di elementi infrastrutturali sia nuovi che di potenziamento, ricorrendo eventualmente alle mitigazioni paesaggistiche solo come ultima possibile soluzione.*

Si deve rilevare che il PRT interviene sostanzialmente sul sistema infrastrutturale per una razionalizzazione e migliore utilizzo di quanto esistente. Appare pertanto congrua la considerazione espressa in merito alla valorizzazione delle occasioni finalizzate ad una migliore fruizione del paesaggio.

Si prende atto

del RA, conseguenza di quanto desunto dalle varie tabelle e dai beni paesaggistici interferiti o meno, secondo le quali lo scenario tendenziale risulta modestamente peggiorativo della situazione attuale; si evidenzia che il conforto di dati numerici non deve condurre a sottostimare il tema paesaggio, ben sapendo che il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviari possono provocare effetti o impatti indotti non significativi nell'immediato ma non trascurabili a medio e lungo termine.

Si ritiene necessario in generale che gli interventi di maggiore rilevanza territoriale e paesaggistica siano assoggettati alle seguenti misure di corretto inserimento paesaggistico: Per corretto inserimento paesaggistico si intende la modalità con la quale le trasformazioni sono previste, progettate e attuate perché possano stabilire adeguate relazioni percettive con i paesaggi nei quali ricadono, evitando la cancellazione o la riduzione dei loro segni e dei loro caratteri qualificanti, nonché contribuendo alla loro messa in valore e perseguendo obiettivi di qualità. Per contesto di riferimento progettuale è da intendersi la porzione di territorio i cui i caratteri paesaggistici entrano in relazione visiva con le trasformazioni previste progetto. Il contesto così definito, non può essere inferiore al campo di intervisibilità e cioè al territorio da cui è visibile l'intervento.

Per gli interventi rilevanti previsti dal PTR dovranno essere prodotti pertanto i seguenti elaborati:

A) una planimetria in scala appropriata alla corretta rappresentazione del progetto ai fini della verifica paesaggistica; detta planimetria deve contenere il perimetro del Contesto di Riferimento Progettuale (CRP) come sopra definito; nel CRP vanno localizzate e rappresentate:

- le porzioni dei Beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 del Dlgs n. 42/2004;
- gli altri elementi di tutela desunte da altre fonti normative (PUT, PTCP, PRG), anche con riferimento ai documenti del PPR preadottato;
- i beni culturali ai sensi del Dlgs n. 42/2004, interessati da intervisibilità;
- i centri abitati, i nuclei storici e siti archeologici;
- punti di vista privilegiati, per accessibilità, per frequentazione o per rilevanza sociale, rinvenibili alla scala locale e d'area vasta;
- le porzioni delle reti infrastrutturali stradali e tecnologiche interessate;
- gli elementi della rete ecologica interessati;

Si concorda. Il PRT è in linea con quanto indicato.

Si accoglie. *Nel Piano si deve prevedere che per gli interventi di maggiore rilevanza territoriale e paesaggistica previsti dal PTR (come, in particolare, per il Parcheggio di interscambio a servizio dell'aeroporto Sant'Egidio di Perugia, collocato lungo la linea ferroviaria tra Collestrada e Ospedalicchio, della capacità di circa 100 posti auto; spostamento della stazione di Ellera; il nodo stradale di Perugia, la realizzazione di altre eventuali future infrastrutture di livello regionale e nazionale) dovranno essere prodotti i seguenti elaborati nella fase propedeutica alla localizzazione e progettazione definitiva degli interventi:*

A) una planimetria in scala appropriata alla corretta rappresentazione del progetto ai fini della verifica paesaggistica; detta planimetria deve contenere il perimetro del Contesto di Riferimento Progettuale (CRP) come sopra definito; nel CRP vanno localizzate e rappresentate:

- le porzioni dei Beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 del Dlgs n. 42/2004;

B) rappresentazione della vista a 360° dai punti più alti delle sagome rappresentanti le volumetrie massime previste, con metodologie informatiche, allo scopo di individuare il campo di intervisibilità, compresa l'intercettazione dei Beni Paesaggistici di cui al DLgs 42/04;

C) fotosimulazioni (foto panoramiche stato attuale e simulate con l'inserimento dell'intervento), da punti di vista desunti dalle analisi effettuate ai sensi dei precedenti punti e rappresentative delle principali situazioni, associate ai nuclei insediativi, ai luoghi di rilievo per interesse storico, culturale e turistico, alla viabilità panoramica e dai punti in cui l'impatto paesaggistico è maggiore.

D) relazione argomentata sui contenuti paesaggistici dell'intervento in progetto esplicitando le motivazioni delle scelte, in riferimento ai risultati delle analisi effettuate, in particolare ai Beni Paesaggistici, ed alle linee di sviluppo paesaggistico sostenibile

Inoltre le azioni previste dal PRT in generale dovrebbero conferire decoro e riconoscibilità agli ingressi alle città ed alla regione, come nel caso particolare degli interventi previsti per l'aeroporto di S. Egidio.

Si osserva altresì che la concezione delle aree di sosta e interscambio dovrebbe andare oltre la risposta alle esigenze funzionali di parcheggio e dovrebbe essere occasione di riqualificazione e promozione del territorio finalizzata anche al benessere degli utenti, pertanto si ritiene necessario dettare, per tali aree, i seguenti criteri da considerare nella fase attuativa del PRT:

- concepirle come luoghi privilegiati di osservazione e fruizione dei paesaggi locali, prevedendo collegamenti e accessi pedonali legati alla fruizione di ambiti naturalistici, di siti archeologici ed attrazioni culturali in generale;
- considerare occasione di riqualificazione di aree degradate, nonché luoghi di promozione e vendita di prodotti locali;
- ricercare soluzioni con elevato standard qualitativo architettonico e illuminotecnico, garantendo gli aspetti percettivi del paesaggio;
- prevedere interventi di piantumazione e sistemazione a verde secondo un progetto organico
- sfruttare per quanto possibile l'andamento naturale del terreno, favorendo visuali paesaggistiche diversificate;
- progettare, nel caso vengano previste aree dedicate a mezzi pesanti, sistemi di mascheramento adeguati alle caratteristiche morfologiche e

gli altri elementi di tutela desunte da altre fonti normative (PUT, PTCP, PRG), anche con riferimento ai documenti del PPR preadottato;

- *i beni culturali ai sensi del Dlgs n. 42/2004, interessati da intervisibilità;*
- *i centri abitati, i nuclei storici e siti archeologici;*
- *punti di vista privilegiati, per accessibilità, per frequentazione o per rilevanza sociale, rinvenibili alla scala locale e d'area vasta;*
- *le porzioni delle reti infrastrutturali stradali e tecnologiche interessate;*
- *gli elementi della rete ecologica interessati;*

B) rappresentazione della vista a 360° dai punti più alti delle sagome rappresentanti le volumetrie massime previste, con metodologie informatiche, allo scopo di individuare il campo di intervisibilità, compresa l'intercettazione dei Beni Paesaggistici di cui al DLgs 42/04;

C) fotosimulazioni (foto panoramiche stato attuale e simulate con l'inserimento dell'intervento), da punti di vista desunti dalle analisi effettuate ai sensi dei precedenti punti e rappresentative delle principali situazioni, associate ai nuclei insediativi, ai luoghi di rilievo per interesse storico, culturale e turistico, alla viabilità panoramica e dai punti in cui l'impatto paesaggistico è maggiore.

D) relazione argomentata sui contenuti paesaggistici dell'intervento in progetto esplicitando le motivazioni delle scelte, in riferimento ai risultati delle analisi effettuate, in particolare ai Beni Paesaggistici, ed alle linee di sviluppo paesaggistico sostenibile.

Inoltre le azioni previste dal PRT in generale dovrebbero conferire decoro e riconoscibilità agli ingressi alle città ed alla regione, come nel caso particolare degli interventi previsti per l'aeroporto di S. Egidio.

Si osserva altresì che la concezione delle aree di sosta e interscambio dovrebbe andare oltre la risposta alle esigenze funzionali di parcheggio e dovrebbe essere occasione di riqualificazione e promozione del territorio finalizzata anche al benessere degli utenti, pertanto si ritiene necessario dettare, per tali aree, i seguenti criteri da considerare nella fase attuativa del

paesaggistiche dei luoghi interessati;

- evitare le interferenze con gli elementi qualificanti il paesaggio, quali ad esempio edifici e viabilità storica, corsi d'acqua, vegetazione arborea d'alto fusto autoctona disposta in filare o a gruppi o isolata specialmente se costituita da soggetti secolari, nella localizzazione definitiva degli interventi.

In particolare, per il Parcheggio di interscambio a servizio dell'aeroporto Sant'Egidio di Perugia, collocato lungo la linea ferroviaria tra Collestrada e Ospedalichio, della capacità di circa 250 posti auto (R. A. vedi pag. 211-212 e succ.) si rileva che sono state effettuate valutazioni sulla eventuale interferenza con i siti SIC presenti nelle aree limitrofe, ma non sono state fatte valutazioni in merito ai potenziali effetti della realizzazione dell'intervento sulle aree soggette a tutela paesaggistica (vincolo n. 55 di cui al D.M. 14/11/1962 della fraz. di Collestrada) che risultano distare circa 500 m dall'area d'intervento.

CONCLUSIONI

In fase propedeutica alla localizzazione e progettazione definitiva degli interventi più rilevanti per dimensioni e impatto paesaggistico (come per esempio gli interventi previsti per l'aeroporto di S. Egidio, lo spostamento della Stazione di Ellera, infrastrutture viarie di carattere regionale e nazionale) si dovranno applicare le misure del corretto inserimento paesaggistico di cui sopra, inoltre in tutti gli altri casi si dovrà comunque procedere ad una attenta analisi degli eventuali impatti sul suolo e sottosuolo, nonché delle possibili interferenze con beni culturali e paesaggistici, con particolare riguardo agli aspetti archeologici.

Richiamato quanto sopra, si esprime parere favorevole con il rispetto dei rilievi e dei criteri ivi contenuti.

PRT:

- *concepirle come luoghi privilegiati di osservazione e fruizione dei paesaggi locali, prevedendo collegamenti e accessi pedonali legati alla fruizione di ambiti naturalistici, di siti archeologici ed attrazioni culturali in generale;*
- *considerare occasione di riqualificazione di aree degradate, nonché luoghi di promozione e vendita di prodotti locali;*
- *ricercare soluzioni con elevato standard qualitativo architettonico e illuminotecnico, garantendo gli aspetti percettivi del paesaggio;*
- *prevedere interventi di piantumazione e sistemazione a verde secondo un progetto organico*
- *sfruttare per quanto possibile l'andamento naturale del terreno, favorendo visuali paesaggistiche diversificate;*
- *progettare, nel caso vengano previste aree dedicate a mezzi pesanti, sistemi di mascheramento adeguati alle caratteristiche morfologiche e paesaggistiche dei luoghi interessati;*
- *evitare le interferenze con gli elementi qualificanti il paesaggio, quali ad esempio edifici e viabilità storica, corsi d'acqua, vegetazione arborea d'alto fusto autoctona disposta in filare o a gruppi o isolata specialmente se costituita da soggetti secolari, nella localizzazione definitiva degli interventi.*

REGIONE UMBRIA Servizio Urbanistica ed Espropriazioni

(PEC prot. reg.del 26/03/2015 n. 44235)

Relativamente al coordinamento del trasporto ferro-ferro e ferro-gomma concorda su quanto proposto dal Piano che prevede di programmare servizi interregionali Perugia-Terontola e Terni-Rieti di completamento dei corrispondenti collegamenti ferroviari in orari a medio-bassa frequentazione per la copertura integrale delle potenzialità di interscambio nei nodi di Terontola e di Terni, il coordinamento degli orari sulla dorsale Terni-Spoleto-Foligno-Perugia-Terontola, sia mediante la creazione di un programma di esercizio a livello regionale che preveda il rendez-vous a Ponte San Giovanni tra servizi Trenitalia e Umbria Mobilità compatibilmente con la capacità della stazione, sia il rendez-vous ferro gomma in corrispondenza di un numero limitato di stazioni delle reti RFI e Umbria Mobilità in cui i programmi di esercizio realizzano dei punti di simmetria. Si reputa utile la realizzazione di un collegamento tra la stazione di Perugia Fontivegge e la stazione di Sant'Anna. Si auspica, inoltre, l'incremento dell'utilizzo dei mezzi elettrici tramite l'installazione di una rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli su gomma alimentati ad energia elettrica. Si rimarca l'esigenza del completamento del corridoio ferroviario centrale che affianchi la E45, con il potenziamento della comunicazione dell'Umbria con il nord-est dell'Europa, percorso che da Terni passando per Perugia, Foligno Città di Castello arrivi a Ravenna e Venezia. Questo consentirebbe di mettere in rete in maniera più completa ed organica l'intero sistema ferroviario umbro aprendo interessanti prospettive anche per il traffico merci. Relativamente al collegamento dell'aeroporto San Francesco concordiamo nella proposta di realizzare una nuova fermata della linea Foligno-Perugia-Terontola all'altezza dell'aeroporto e quindi la necessità di un conseguente collegamento su gomma con l'aeroporto. Al fine di migliorare il collegamento europeo siamo favorevoli alla trasformazione della E45 in Autostrada, progetto individuato come "Corridoio di viabilità autostradale Civitavecchia-Orte- Mestre, tratta E45-E55 Orte-Mestre", che rientra nei corridoi europei dei progetti TEN-T.

Si prende atto delle considerazioni svolte nel parere che sono allineate agli obiettivi di sostenibilità del PTR.

REGIONE UMBRIA Servizio Risorse idriche e rischio idraulico

(PEC prot. reg. del 31. 03.2015 n. 46437)

In relazione agli Indicatori di monitoraggio, si evidenzia l'importanza dell'obiettivo imposto dalla direttiva 2000/60/CE, relativamente al raggiungimento del buono stato ambientale per acque superficiali e sotterranee al 2015, e quindi la necessità di considerare tutti gli obiettivi volti alla protezione quali-quantitativa della risorsa idrica.

Si evidenzia come il Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA), approvato con D.C.R. 1° dicembre 2009, n.357, è sottoposto a monitoraggio di VAS mediante un set di indicatori specificatamente individuati e coordinati con gli indicatori di monitoraggio VAS del Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Centrale (PGDAC), redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere.

Pertanto si ritiene opportuno che il monitoraggio del Piano Regionale Trasporti tenga conto dei punti di contatto tra alcuni degli indicatori di VAS del Piano di Tutela delle Acque e le pressioni potenzialmente generate dalla realizzazioni di infrastrutture e della mobilità previste nel Piano oggetto di valutazione. Si allega di seguito, una tabella in cui sono riportati gli indicatori che più verosimilmente evidenziano punti di contatto.

Si accoglie. Il Piano di Monitoraggio del RA viene integrato per la componente acqua con gli indicatori riportati nella tabella allegata al parere regionale, come di seguito riportata.

Tabella di valutazione dei punti di contatto tra alcuni degli indicatori di VAS del Piano di Tutela delle Acque e le pressioni potenzialmente generate dal Piano Regionale Trasporti

INDICATORE VAS PTA	DESCRIZIONE	UNITA' DI MISURA	PUNTO DI CONTATTO CON IL PRT
22 - Aree designate per l'estrazione di acque destinate al consumo umano	Numero di punti di prelievo di acque superficiali e sotterranee destinate ad uso idropotabile per i quali sono state individuate le aree di salvaguardia	%	Aree di salvaguardia perimetrate su cui si intendono realizzare infrastrutture viarie nel PRT, intese come valore percentuale sul totale perimetrato
23 - Aree designate per la protezione di specie acquatiche significative dal punto di vista economico	Corpi idrici nei quali sono state individuate aree idonee alla vita dei pesci (salmonidi e ciprinidi)	N°	Corpi idrici nei quali sono state individuate aree idonee alla vita dei pesci (salmonidi e ciprinidi) soggetti a rischio di compromissione per la presenza di infrastrutture viarie previste nel PRT
45 - Superficie terreni impermeabilizzati	L'impermeabilizzazione o "sigillamento del suolo" (soil sealing) è determinata dalla copertura del territorio con materiali impermeabili che inibiscono parzialmente o totalmente la capacità del suolo di esplicitare le proprie funzioni vitali. L'indicatore indica la percentuale della superficie impermeabilizzata di ciascun subdistretto	N°	Incremento delle superfici impermeabilizzate per effetto, diretto e/o indiretto, di infrastrutture viarie previste nel PRT
18B - Aree protette nazionali e regionali	Superficie coperta da aree protette nazionali o regionali	Kmq	Aree protette su cui si intendono realizzare infrastrutture viarie nel PRT, intese come valore percentuale sul totale perimetrato
24 - Corpi idrici intesi a scopo ricreativo, comprese le aree designate come acque di balneazione a norma della direttiva 76/160/CEE	Corpi idrici nei quali sono state individuate aree balneabili o a scopo ricreativo, comprese le aree designate come acque di balneazione a norma della direttiva 76/160/CEE	N°	Bacini di corpi idrici individuati a scopo ricreativo su cui si intendono realizzare infrastrutture viarie nel PRT
25B - Zone designate come aree sensibili a norma della direttiva 91/271/CEE	Superficie totale delle aree individuate come aree sensibili a norma della direttiva 91/271/CEE	Kmq	Bacini di Aree sensibili su cui si intendono realizzare infrastrutture viarie nel PRT
Ridurre il carico dilavato da superfici di aree destinate ad attività commerciali e di produzione di beni nonché delle relative aree di pertinenza	Indicatore afferente alla misura Q9P. Percentuale di riduzione del carico dovuto al dilavamento di superfici di aree destinate ad attività commerciali e di produzione di beni nonché delle relative aree di pertinenza (piazzali, parcheggi, ecc.)	%	Incremento delle superfici soggette a dilavamento realizzate per effetto, diretto e/o indiretto, di infrastrutture viarie previste nel PRT

PROVINCIA DI PERUGIA

(prot. del 01. 04.2015 n. 49114)

In relazione al Rapporto Ambientale inerente la proposta di cui all'oggetto, si trasmettono in allegato i contributi degli Uffici e dei Servizi competenti in materia di V.A.S di cui alla D.G.P. n. 472 del 27.12.2012, facendo presente quanto segue:

In conferenza di VAS e negli incontri successivi è stato ribadito più volte dalla struttura regionale competente per il Piano Regionale dei Trasporti e dai tecnici incaricati per la redazione del relativo Rapporto Ambientale che la localizzazione degli interventi che producono nuovo consumo di suolo è, in questa fase, puramente indicativa.

Al riguardo giova ricordare che gli interventi che comportano nuovo consumo di suolo, nelle successive fasi pianificatorie e progettuali e nelle scelte localizzative di dettaglio, dovranno risultare coerenti con la normativa vigente del Piano Provinciale, rispettare le distanze in termini di legge da pozzi e sorgenti idropotabili, non recare pregiudizio alcuno alle falde acquifere, essere coerenti con le disposizioni di tutela ambientale e paesaggistica del Piano, salvaguardare sia i coni visuali censiti, che le infrastrutture viarie storiche e l'intorno delle emergenze storico-architettoniche vincolate o segnalate dagli Strumenti di governo del territorio ai tre livelli istituzionali.

La Tabella 8.1 "Monitoraggio del Piano" dovrà essere finalizzata, oltre alle citate "mitigazioni" e "compensazioni", anche alla scelta di "eventuali alternative" nelle successive fasi attuative pianificatorie e progettuali degli interventi, in considerazione del loro livello pressoché indicativo.

Negli indicatori inerenti la sezione "Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico ed archeologico" della Tabella 8.1., il riferimento ai Beni tutelati dal PPR dovrà essere esteso anche a quelli censiti dagli Strumenti di governo del territorio ai tre livelli istituzionali. Infine sembra opportuna l'osservazione del Ministero dell'Ambiente sulla necessità di ampliare la distanza dai Beni paesaggistici e culturali prevista dai suddetti indicatori.

Si concorda con quanto espresso evidenziando che il PRT assicura la coerenza con le previsioni ed i contenuti dei documenti di pianificazione regionale e provinciale in merito ai temi sollevati

Si concorda e si accoglie, provvedendo ad esplicitarlo nel RA del Piano.

Si concorda e si accoglie, provvedendo ad esplicitarlo nel RA del Piano.

COMUNE DI PERUGIA

(PEC prot. reg. del 08. 04.2015 n. 50083)

L'analisi della documentazione inerente la conferenza di VAS meglio indicata in oggetto, ed in particolare del relativo rapporto Ambientale, porta la scrivente Amministrazione Comunale a formulare una serie di considerazioni e di proposte, le quali, a tutti gli effetti, consentirebbero di raggiungere in maniera ancora più efficace alcuni degli obiettivi che lo stesso Piano segnala volersi conseguire.

Tali azioni vengono puntualmente di seguito riportate

1. DIMENSIONE EUROPEA E NAZIONALE

a. Miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto S. Francesco con realizzazione della stazione ferroviaria

Il Rapporto Ambientale qualifica come significativo, con riferimento al trasporto pubblico, il contributo degli interventi in termini di passeggeri in diversione modale dall'auto, così che le politiche e le azioni di piano, a parità di incremento della domanda di trasporto, riuscirebbero a contenere i volumi di traffico sulla rete stradale principale.

Il PRT indica la necessità di una nuova stazione ferroviaria a servizio dell'aeroporto S. Francesco, presso la quale individuare anche un parcheggio di scambio (circa 100 p.a.) e un terminal bus in cui far confluire l'attestazione di bus navetta per l'aeroporto e la fermata delle linee a mercato di bus di lunga percorrenza.

Tale indicazione è certamente condivisibile, anche in relazione alla menzionata necessità ed utilità di sviluppare interventi idonei a consentire un utilizzo alternativo a quello del mezzo privato; si ritiene però che la scelta di individuare un'area nei pressi di Ospedalichio sia migliorabile.

Infatti sito preferibile sarebbe quello di Collestrada, già utilmente collegato sia con le linee di treni della rete RFI sia con quelle dei treni regionali di Umbria Mobilità. Dette linee ferroviarie corrono parallele e vicine alla E45, e, in prossimità del centro commerciale di Collestrada, esiste già un'ampia dotazione di parcheggi ad uso pubblico, che potrebbero ben servire la stazione dell'aeroporto. Tale utilizzo, peraltro, consentirebbe di raggiungere uno degli ulteriori obiettivi del Piano, vale a dire quello di limitare (ed in

Si prende atto

La proposta di realizzare la nuova stazione a servizio dell'aeroporto S. Francesco presso Collestrada presenta alcune importanti criticità. In primo luogo la localizzazione proposta è servita dalla sola rete RFI e non anche di UM (come erroneamente indicato nel parere), come invece assicura la localizzazione proposta dal PRT. Nel caso di Collestrada la navetta di collegamento con l'aeroporto avrebbe una lunghezza (A+R) di circa 9 km, (nel caso

questo caso in maniera assai significativa) il consumo di suolo.

Tale ipotesi di diversa collocazione della nuova stazione ferroviaria sarebbe inoltre caratterizzata da una prossimità alle strade extraurbane principali, da una alta visibilità da esse e da un'elevata facilità di raggiungimento sia per i flussi provenienti da est (SS 75 dir. Foligno-Assisi) sia per i flussi provenienti da nord (E45 dir. Umbertide-Città di Castello), sia, infine, per i flussi provenienti da sud (E45 dir. Marsciano-Todi), su cui convergono anche i flussi provenienti dal Raccordo Autostradale).

La diversa ubicazione proposta, vera e propria porta est del nodo di Perugia, svolgerebbe inoltre la duplice funzione di nodo di accesso all'aeroporto con il trasporto pubblico e nodo di scambio gomma privata-ferro per l'accesso al capoluogo regionale, con conseguente "dreno" dei flussi di traffico nel nodo di Ponte san Giovanni, che provocano quotidiani fenomeni di congestione e consentirebbe in aggiunta di intervenire in una delle zone classificate tra le

della localizzazione prevista dal PRT di Ospedalicchio la lunghezza A+R è dimezzata) comportando un raddoppio delle spese per la realizzazione del servizio navetta, o, anche a parità di risorse, un livello qualitativo del servizio che risulta nettamente inferiore rispetto all'ipotesi originaria. In relazione all'accessibilità ed alla visibilità della nuova stazione, la nuova localizzazione non garantisce apprezzabili miglioramenti rispetto a quella originaria.

Ulteriori criticità:

- la localizzazione della stazione nei pressi del Centro Commerciale Collestrada, proposta dal Comune di Perugia, che impone l'utilizzo dello svincolo per accedere al centro Commerciale Collestrada, non determina alcun miglioramento in relazione alle informazioni che potranno essere fornite da pannelli a messaggio variabile sul livello di congestione della viabilità in accesso a Perugia del sistema ITS, necessario per fornire le informazioni all'utenza sul livello di congestione della viabilità in accesso a Perugia, sia per le provenienze da nord che da est, in quanto gli stessi dovrebbero comunque essere installati a monte dell'intersezione tra la E45 e la SS75;

- i flussi da e per l'aeroporto, provenienti dalla E45 SS75 (per le provenienze da sud) e dalla E45 che sarebbero costretti e servirsi della viabilità di servizio del Centro Commerciale con conseguenti problemi di promiscuità e di ulteriore congestione.

La prossimità della nuova stazione ferroviaria con le strade extraurbane principali è assicurata anche dalla proposta del PRT.

Questa funzione di possibile dreno dei flussi di traffico per l'accesso al capoluogo regionale sarebbe comunque garantita se non addirittura migliorata dalla localizzazione del parcheggio di scambio dell'aeroporto proposta dal PRT.

più critiche dallo stesso Piano Regionale per la Qualità dell'Aria.

b. Politiche di integrazione delle linee di mercato bus di lunga percorrenza

Il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria individua una serie di "misure tecniche di base", che costituiscono il nucleo fondamentale di provvedimenti da adottare per affrontare le situazioni maggiormente critiche. Fra esse, è ricompresa la misura M3T01, avente quale obiettivo quello della riduzione del traffico pesante (autocarri con massa superiore a 35 quintali) nei contesti urbani. Il citato Rapporto Ambientale evidenzia che, in relazione alle zone di criticità evidenziate dal predetto Piano regionale per la Qualità dell'Aria (Foligno, Perugia, Corciano e Terni), l'effetto del piano impedisce un incremento delle emissioni in dette aree. Per quanto attiene all'ambito urbano di Perugia, oltre ad ipotizzare nuovi instradamenti per le linee bus transregionali in integrazione con i servizi ferroviari e locali su gomma verso lo scalo aeroportuale, Il Piano dovrebbe individuare quale attestazione urbana delle medesime linee il terminal bus di Pian di Massiano, in luogo della attuale localizzazione di Piazza Partigiani; si otterrebbe così il positivo effetto di eliminare il transito di mezzi di grosse dimensioni dalla medesima area urbana, permettendo così una significativa riduzione del traffico pesante, proprio come si vuole raggiungere con la citata misura M3T01.

c. Garantire adeguati livelli di fluidità e sicurezza in corrispondenza del nodo di Perugia attraverso la realizzazione di un ITS

Obiettivo del Piano regionale dei Trasporti è certamente quello di rafforzare il ruolo dei sistemi di trasporto collettivo, sia quello ferroviario che del TPL, aumentandone la competitività rispetto al trasporto privato su gomma. In tale direzione si muovono le soluzioni sopra individuate, che potrebbero essere ancor più efficaci e funzionanti laddove si realizzasse anche uno strumento che permetta alle autorità, agli operatori e ai singoli viaggiatori di avere migliori informazioni, più coordinate e prendere così decisioni "intelligenti". Un sistema ITS per la gestione ottimale del traffico sulla rete stradale del nodo di Perugia potrebbe attingere informazioni anche sulla

Infine si evidenzia che la localizzazione dell'area di scambio riportata del PRT è stata tratta dalla studio di fattibilità per la velocizzazione della linea Foligno-Terontola redatta da RFI a seguito di apposita convenzione con la Regione Umbria

Non si hanno rilievi a tale considerazione, in linea con gli obiettivi del Piano regionale della Qualità dell'Aria. La spostamento della localizzazione del capolinea delle linee a mercato e turistiche in campo urbano a Perugia da Piazza Partigiani a Pian di Massiano può essere decisa dagli Enti coinvolti nella programmazione unitaria dei servizi di trasporti di TPRL così previsto dalla l.r. n. 37/98 e smi. Resta fermo che al fine del miglioramento della qualità dell'aria il Comune può comunque assumere specifici provvedimenti.

Il PRT già prevede la realizzazione di un sistema ITS, lo scambio dati e l'integrazione dello stesso con i sistemi già in funzione è del tutto condivisibile.

capacità di assorbimento dei flussi di traffico da parte della rete di distribuzione nel capoluogo.

La creazione di un sistema ITS, perciò, dovrebbe prevedere la predisposizione al colloquio con intelligenze urbane già presenti, prevedendo la possibilità di scambiare reciprocamente messaggi.

2. DIMENSIONE TRANSREGIONALE

d. Completare le infrastrutture della piattaforma logistica umbra

La pianificazione regionale ha già previsto la realizzazione di alcune piattaforme logistiche, in prossimità dei principali nodi stradali e ferroviari.

Nella logica dichiarata dal PRT di completare le infrastrutture della piattaforma logistica umbra secondo un approccio flessibile che tenga conto delle caratteristiche del mercato, si propone la realizzazione di una piattaforma logistica nel capoluogo regionale, da attuare con il supporto degli operatori di settore: tramite un avviso pubblico potrà essere individuato un partner disponibile ad investire per avere in concessione l'ultimo miglio della logistica nell'area urbana di Perugia. Al fine di incentivare anche l'utilizzo di mezzi ambientalmente sostenibili si dovranno affrontare importanti investimenti; in tale ottica si ritiene che la Regione Umbria debba prevedere degli specifici finanziamenti per la start up della piattaforma logistica, in analogia a quanto avvenuto in simili situazioni.

3. DIMENSIONE REGIONALE

e. Programmare servizi regionali veloci

Tra le ipotesi del Piano Regionale dei Trasporti, sempre nell'ottica di incentivare il ruolo del trasporto collettivo e consentire così anche il raggiungimento degli obiettivi del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, si sottolinea con particolare favore la previsione di servizi regionali veloci sulla dorsale Città di Castello-Perugia-Todi e di servizi ferroviari "a corto raggio" a servizio del bacino di area vasta di Perugia; in tale direzione si ritiene utile prevedere sulla tratta Umbertide-Perugia un servizio ferroviario con frequenza 30' attuato con materiale LRT, nell'ottica di una possibile espansione in area urbana della linea Ponte S. Giovanni-S. Anna, in sinergia

La promozione della realizzazione dei Centri di Distribuzione Urbana (CDU) e l'obiettivo di dotare l'area Perugia-Corciano di una struttura del genere è già presente all'interno del PRT. Altra cosa è la effettiva realizzabilità di tali interventi che dipende dalle risorse finanziarie effettivamente disponibili.

Si prende atto

con le altre modalità di trasporto presenti a Perugia. Tale misura potrebbe significativamente aumentare la competitività del trasporto collettivo rispetto al trasporto privato su gomma.

f. Realizzazione di nodi di interscambio gomma-gomma

La nuova rete di trasporto pubblico su gomma delineata nel PRT e nel Piano di Bacino gerarchizza in maniera chiara i servizi regionali, quelli extraurbani e quelli suburbani, demandando ai Comuni il compito di individuare i servizi urbani in integrazione con quelli sovraordinati.

Questa logica è condivisibile sia perché orientata all'ottimizzazione della spesa sia perché evita inutili sovrapposizioni di servizi; prerequisito essenziale per il suo funzionamento è l'introduzione del biglietto unico regionale, ma anche la realizzazione dei nodi di scambio individuati tra i diversi livelli della rete su gomma: perché un utente accetti senza difficoltà una rottura di carico, è necessario che essa avvenga in un luogo specificatamente attrezzato e dotato di servizi minimi al viaggiatore. Si ritiene che contemporaneamente all'attuazione della nuova rete di TPL su gomma si debbano reperire le risorse necessarie ad attrezzare progressivamente i nodi di scambio, non solo dando priorità a quelli tra extraurbano e suburbano, ma inserendo contemporaneamente quelli strategici tra i servizi suburbani e quelli urbani a più alta frequentazione: Carcere di Capanne, A&O Castel del Piano, Bosco, CVA di Villa Pitignano.

g. Promozione della mobilità sostenibile

Si valuta in maniera positiva la volontà di introdurre un plafond per la mobilità alternativa; tuttavia la sua entità non è ancora stata definita. Si ritiene comunque che questo debba essere destinato alle tipologie già indicate nel PRT e che debba essere ripartito all'interno della regione con una particolare attenzione al parametro "passeggeri trasportati", in modo da non penalizzare quelle realtà dove l'innovazione è sempre stata bilanciata da un bacino di utenza commisurato all'investimento.

Il parametro dei passeggeri trasportati, infatti, è elemento determinante nella valorizzazione degli effetti positivi sull'ambiente di questi impianti, che di fatto sostituiscono un equivalente numero di spostamenti veicolari alternativi; impianti, quindi, con utenza scarsa hanno altrettanti scarsi effetti positivi

Si condivide. I nodi di scambio urbano vanno inseriti tra le tipologie di nodi da finanziare del Piano. Tale decisione è comunque subordinata alle risorse disponibili, e potrebbe beneficiare di forme di cofinanziamento nell'ambito dei nuovi affidamenti del TPRL (ad esempio per tutte le parti riguardanti l'infomobilità e gli arredi funzionali delle fermate).

Si prende atto e si condivide, in quanto in linea con gli obiettivi e finalità del PRT

sull'ambiente e devono, quindi, essere remunerati in maniera minore dal Fondo Regionale.

Al riguardo si sottolinea che il Piano di revisione comunale dei servizi, parte integrante del Piano di Bacino provinciale, già prevede la pressoché totale eliminazione, salvi servizi specificatamente destinati all'utenza disabile o con capacità deambulatoria ridotta, dei percorsi autobus paralleli ai sistemi di mobilità alternativa: tutti gli impianti del Comune di Perugia rispettano, quindi, il criterio di rappresentare "l'ultimo tratto di percorso verso la destinazione (in genere centro storico) agli utenti che utilizzano al rete del trasporto pubblico locale" (cfr. pag. 352 della Relazione Generale).

La mobilità alternativa a Perugia determina infatti una straordinaria capacità di riduzione degli inquinanti emessi dal trasporto: se si pensa che il sistema di scale mobili trasporta annualmente oltre 11 milioni di passeggeri e che il Minimetrò ne movimenta 2,6 milioni, utilizzando il coefficiente di occupazione media delle auto a Perugia (1,17 pax/auto) si arriva facilmente a stimare in circa 11,5 milioni il numero di spostamenti/anno che anziché essere effettuati con auto privata si esplica con forme di mobilità alternativa. Dato l'elevato contributo che questi modi di trasporto portano alla qualità dell'aria, al risparmio energetico e alla riduzione della congestione da traffico, si ritiene che essi debbano essere finanziati con un adeguato fondo.

h. Il progetto di trasformazione del corridoio Orte Mestre in viabilità a pedaggio

La Relazione Generale del Piano, nello specifico focus relativo al progetto di trasformazione del corridoio Orte Mestre in viabilità a pedaggio, espressamente sottolinea che "... il potenziamento della E45, senza l'introduzione di alcun pedaggio, attira traffico sull'infrastruttura principale conseguentemente alla riduzione dei tempi di percorrenza (Tabella 60), **mentre già nell'ipotesi di pedaggiamento calmierato i maggiori costi del trasporto inducono ad una riduzione delle percorrenze sull'infrastruttura principale ed un maggiore utilizzo improprio della viabilità minore, criticità, questa, che non può essere ignorata dal Piano.**"

E' pur vero che la tabella 56 della Relazione Generale segnala che "... il PRT, sulla base dei risultati delle valutazioni effettuate riguardo l'ipotesi di potenziamento infrastrutturale e connessa introduzione di pedaggio nel tratto umbro della E45, che hanno evidenziato incrementi di traffico insostenibili sulla viabilità locale, richiede l'istituzione di un tavolo che porti

Il PRT è sufficientemente esaustivo al riguardo. Oltretutto l'intervento, che non è stato inserito nel DEF, è ancora assoggettato ad approfondimenti in sede tecnica proprio con riferimento ai temi di pedaggiamento. In questa logica esso rientra nello scenario evolutivo.

all'eliminazione del pedaggio a carico della domanda di medio-corto raggio generata all'interno del territorio regionale"; occorre però assicurarsi che detto modello di confronto sia effettivamente attivato e segnalarne la necessità, all'interno dello stesso Piano, con maggiore evidenza.

Tuttavia si ritiene prioritario evidenziare che la trasformazione ipotizzata debba essere preliminarmente supportata da una puntuale verifica di tutti gli effetti prodotti sulle diverse componenti ambientali. L'ulteriore consumo di suolo richiesto, le interferenze con il sistema idrografico superficiale, gli impatti sul paesaggio, la necessità di ingenti prelievi di materiali lapidei, rappresentano, ad esempio, elementi di criticità non trascurabili, la cui valutazione non può essere rinviata ad ulteriori momenti di analisi.

COMUNE DI TERNI

(prot. del 09. 04.2015 n. 50806)

Si osserva quanto segue in merito alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regionale dei Trasporti:

1. fermo restando quanto già comunicato con la nostra Relazione, Prot. n. 72373 del 19/05/2015, dalla lettura del Verbale si osserva che il giusto interesse riservato ai servizi di mobilità alternativa (con basso impatto ambientale) non può penalizzare l'attuale rete del Trasporto Urbano su gomma del Comune di Terni, in quanto una diminuzione delle risorse del Fondo Regionale Trasporti destinato a questo Ente produrrebbe inevitabilmente una contrazione degli attuali livelli dell'offerta, con il rischio di una notevole perdita dell'utenza ed un incremento dell'uso dei mezzi privati e della presenza degli agenti inquinanti e del PM 10, che già costituiscono un grave problema per il territorio, tenuto conto della morfologia, degli insediamenti industriali e delle abitudini di vita dei residenti.
2. A tal proposito, si ricorda che questo Comune, negli scorsi anni, si è impegnato per consentire alla Società affidataria dei servizi di T.P.L., di sostituire il vecchio parco autobus a gasolio con mezzi a metano ed elettrici a basso impatto ambientale; per il succitato scopo, in particolare, nel 2010 è stato concesso alla predetta Società un contributo una tantum di euro 400.000,00.
3. Come ricordato nella precedente Relazione, Prot. 72373 del 19/05/2015, si è peraltro suggerito, a livello di Valutazione Ambientale Strategica, di far stanziare a Codesta Regione dei

Le problematiche evidenziate saranno tenute in considerazione e riconducibili nell'ambito di tavoli specifici.

finanziamenti per avviare eventuali collegamenti urbani attraverso il sistema tram – treno. Si deve tuttavia costatare che, anche per quanto riguarda l'introduzione di un sistema di trasporto urbano su ferro, non è stato portato a termine con l'Umbria Mobilità il progetto della metropolitana di superficie e quindi un'ulteriore penalizzazione del trasporto su gomma inciderebbe negativamente sull'offerta del Trasporto Pubblico Urbano di Terni.

In conclusione si chiede, ricordando quanto in precedenza descritto, che il verbale del 3 marzo u.s. venga integrato con le presenti considerazioni ed indichi che il Comune di Terni (al fine di evitare conseguenze in termini di maggior traffico privato, inquinamento atmosferico ed acustico ed aumento della incidentalità stradale) non debba subire tagli alle quote del Fondo Regionale Trasporti, attualmente destinate al Trasporto Pubblico Urbano di linea ed al Trasporto a Chiamata.

COMUNE DI PIEGARO

(PEC prot. reg. del 08.04.2015 n. 50154)

Esprime le seguenti valutazioni. Sono decenni che si parla del collegamento Perugia - Chiusi per dare al capoluogo umbro accesso diretto all'autostrada e allo snodo ferroviario di Chiusi e di fatto alla vicina Toscana. Su tale progetto è stata recentemente realizzata la Variante di Tavernelle, costata oltre 20 milioni di euro, e sono in previsione altri interventi di adeguamento già finanziati sul tratto SR220 tra Fontignano e Capanne fino a Strozzacapponi. Riconoscere solo "l'esigenza di una velocizzazione della SR220 tra l'intersezione con la viabilità locale per Piegaro e l'intersezione con la SR71 in prossimità di Città della pieve da ottenere attraverso un adeguamento in sede di interventi puntuali di rettifica del tracciato" ci risulta francamente poco. Si richiede pertanto di inserire nelle previsioni del PRT il serio completamento del collegamento viario diretto di Perugia con Chiusi.

Premesso che quanto indicato non è pertinente ai fini della valutazione ambientale, si osserva che la priorità degli interventi non può prescindere dagli attuali livelli di traffico della SS 220. tra Piegaro e Città della Pieve. Diverse situazioni evolutive dei flussi potranno comunque essere prese in considerazione nelle successive fasi di rivisitazione previste per il PRT

MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO

SEGRETARIATO REGIONALE PER L'UMBRIA

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria e Soprintendenza Beni Archeologici dell'Umbria

(PEC prot. reg. del 22/04/2015 n. 57445)

Con nota n. 1890 del 22.04.2015 il Sgretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per l'Umbria ha trasmesso le note delle Soprintendenze di Settore i cui contenuti si riportano di seguito.

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria prot n. 1772 del 16.04.2015:

Esaminati gli elaborati di Piano pervenuti in formato elettronico in occasione della conferenza dei servizi del 03- 03- u.s Con nota a margine riscontrata, avendo preso parte ad un successivo specifico incontro sulle problematiche del piano rispetto alla tutela paesaggistica con i progettisti e funzionari di codesta Regione, si osserva quanto segue.

1 -

In premessa, dall 'esame del Rapporto Ambientale, risulta che il Piano ha tenuto conto essenzialmente ad alcune tutele presenti nel PPR, richiamando solo per grandi linee il sistema PUT + PTCP, che invece rappresenta ad oggi **l' unica normativa d' uso di riferimento per le tutele paesaggistiche presenti nella Regione**, come espressamente ribadito nel precedente parere relativo al Rapporto Preliminare (nota della Direzione Regionale n.3126 del 22/05/2014 con allegato parere di questa Soprintendenza n.3064 del 19/05/2014).

Si osserva poi, **criticità nella valutazione dei valori** propri sia riguardo ai vincoli morfologici – ubicazionali di cui all 'art. 142 del DL. vo 42/04, (eccezione fatta per i Parchi) sia per gli aspetti percettivi che vi sono insiti. Per i primi, si dichiara di non avere ottenuto la cartografia in formato GIS, per i secondi, pare che il piano ne abbia tenuto assai scarsamente conto.

Si evidenzia a tale proposito, **che Il paesaggio viene declinato quasi esclusivamente secondo il PPR**, con un elenco di tutele assai carente , così come risulta dal fascicolo "Rapporto Ambientale - Allegati" . Si ribadisce quindi, che allo stato attuale, il PPR non può essere considerato.." lo strumento unico di pianificazione paesaggistica del territorio regionale che mira a governare le trasformazioni del territorio...etc".

Ciò, oltre che per i motivi già esposti nella precedente citata nota, per il fatto che funzione principale del PPR deve essere la tutela dei valori paesaggistici e la normativa d' uso per gli stessi, compresa la valorizzazione delle aree degradate (cfr. art 131, 135, 143 DL. vo 42/04) ancora da definire in sede di copianificazione congiunta. Pertanto i criteri di tutela da tenere conto, devono rifarsi necessariamente alle normative del PUT, dei PTCP, dei piani di settore specifici, e delle Unità di Paesaggio dei medesimi PTCP, che conservano in pieno valore di piano paesaggistico. (Il PPR, al momento della sua definitiva

Si fa rilevare che da pag 152 a pag 154 è evidenziato che il PUT è stato esaminato e utilizzato per le valutazioni.

approvazione, potrà costituire un arricchimento delle tutele vigenti ed una migliore governabilità delle medesime, non una mera sostituzione delle seconde rispetto alle prime).

Si rappresenta quindi la necessità di integrare gli elaborati di Piano richiamando le precisazioni qui esposte e nello specifico le tutele contenute nel PUT e nei detti PTCP, da applicarsi ai casi di interventi specifici dello stesso piano.

Ad esempio si ritiene opportuno che il Piano applichi le norme più restrittive di tutela della rete stradale (cfr. art. 34 del PUT e relativa normativa applicativa dei PTCP), ampliando le distanze per previsioni urbanistiche senza deroghe da parte dei comuni, nella consapevolezza che le infrastrutture stradali e ferroviarie sono elementi fondamentali per la godibilità dei paesaggi e per la conseguente fruibilità degli stessi.

In particolare, non risultano evidenziate alcune importanti tipologie di tutele previste nella pianificazione paesaggistica vigente, e delle conseguenti direttive e prescrizioni per eventuali probabili interferenze con le opere in esso previste, che si richiamano ancora una volta per le dovute integrazioni. (v. Rapporto Ambientale).

Le aree soggette ad **usi civici e Università Agrarie**, come espresse nell'art. 29 L.R. 27/2000, art. 39 comma 8 - PTCP Prov. Pg, art. 129, 135, 136 PTCP prov. Tr; disciplinati dalle L.R. n.1//1984, e n.97/1994;

- le **aree di rilevante interesse naturalistico dell'Umbria**, di cui alla DGR. 4271/98 (molte delle quali diventate aree SIC e ZPS) ma con estensioni maggiori e perimetrazioni diverse.
- I **coni visuali**, come espresso nell'art. 25, L.R. 27/2000, art. 35- PTCP Prov. Pg, art. 129, 135, 138 PTCP prov. Tr;
- I **crinali**, come elementi essenziali alla tutela dell'immagine dell'Umbria come espresse nell'art. 25 comma 2- L.R. 27/2000, art. 28, 35 - PTCP Prov. Pg, art. 119, 137 - PTCP prov. Tr;
- I **parchi comunali** come espressi nell'art. 27 - L.R. 27/2000, art. 30 - PTCP Prov. Pg, art. 18, 145- PTCP prov. Tr;
- le **fasce di rispetto stradali e ferroviarie** come espresse negli art. 34-35 - L.R. 27/2000, art. 16, 37 - PTCP Prov. Pg, art. 34, 42, 138 - PTCP prov. Tr;
- le **fasce di rispetto dei corsi d'acqua e gli acquiferi** come espresse nell'art. 47 - 48, L.R. 27/2000, art. 39 comma 4 - PTCP Prov. Pg, art. 96 bis e segg, art. 129, PTCP prov. Tr; (tali fasce sono più ampie dei limiti definiti dal dl. vo 42/04 art. 142).
- le **aree di particolare interesse agricolo** come espresse nell'art. 20,,

Si concorda e si accoglie. Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio nel PRT, che già assicura la coerenza con il PUT e con il PTCP, deve essere esplicitato che tutte le tutele contenute nel PUT e nei PTCP, sono applicate ai casi di interventi specifici per l'attuazione del Piano. Il Piano ai fini della tutela paesaggistica deve esplicitare alcune importanti tipologie di tutele previste nella pianificazione paesaggistica vigente:

*le aree soggette ad **usi civici e Università Agrarie**, come espresse nell'art. 29 L.R. 27/2000, art. 39 comma 8 - PTCP Prov. Pg, art. 129, 135, 136 PTCP prov. Tr; disciplinati dalle L.R. n.1//1984, e n.97/1994;*

- *le **aree di rilevante interesse naturalistico dell'Umbria**, di cui alla DGR. 4271/98 (molte delle quali diventate aree SIC e ZPS) ma con estensioni maggiori e perimetrazioni diverse.*
- *I **coni visuali**, come espresso nell'art. 25, L.R. 27/2000, art. 35- PTCP Prov. Pg, art. 129, 135, 138 PTCP prov. Tr;*
- *I **crinali**, come elementi essenziali alla tutela dell'immagine dell'Umbria come espresse nell'art. 25 comma 2- L.R. 27/2000, art. 28, 35 - PTCP Prov. Pg, art. 119, 137 - PTCP prov. Tr;*
- *I **parchi comunali** come espressi nell'art. 27 - L.R. 27/2000, art. 30 - PTCP Prov. Pg; art. 18, 145- PTCP prov. Tr;*
- *le **fasce di rispetto stradali e ferroviarie** come espresse negli art. 34- 35 - L.R. 27/2000, art. 16, 37 - PTCP Prov. Pg; art. 34, 42, 138 - PTCP prov. Tr;*
- *le **fasce di rispetto dei corsi d'acqua e gli acquiferi** come espresse nell'art. 47 - 48, L.R. 27/2000, art. 39 comma 4 - PTCP Prov. Pg, art. 96 bis e segg, art. 129; PTCP prov. Tr; (tali fasce sono più ampie dei limiti definiti dal dl. vo 42/04 art. 142).*
- *le **aree di particolare interesse agricolo** come espresse nell'art. 20,, L.R. 27/2000, art. 18, 28 - PTCP Prov. PG; art. 28-32, 126, 135- PTCP prov. Tr;*
- *gli **oliveti**, come espresse nell'art. 22 bis L.R. 27/2000 e in successive leggi regionali, escludendo la possibilità di*

L.R. 27/2000 , art. 18,28 - PTCP Prov. Pg, art.28-32, 126, 135- PTCP prov. Tr;

- gli **oliveti**, come espresse nell 'art. 22 bis L.R. 27/2000 e in successive leggi regionali, escludendo la possibilità di espianto per attività edificatorie;
- le aree di **interesse faunistico e venatorio**, come espresse nell 'art. 11 L.R. 27/2000 , art. 36 - PTCP Prov. Pg, art.7 , 54 - PTCP prov. Tr;
- i **pascoli** come espresse nell 'art. 46 comma 5 L.R. 27/2000 , art. 28,30, 36 - PTCP Prov. Pg, art.119, 135, 127, PTCP prov. Tr.

A queste tutele vanno aggiunte le aree relative al **censimento degli edifici tipici** effettuati dai comuni (L. R. 11/2005), disciplinati dalla DGR. n 420/2007, perlomeno quelli che interferiscono direttamente o indirettamente con le opere previste nel piano e con particolari raccomandazioni per le opere di riferimento. Pertanto si prescrive che i progetti delle opere previste dal piano siano preceduti da verifiche di interferenza diretta o indiretta (visiva o percettiva) oltre che con i beni indicati nel rapporto ambientale, con le categorie qui elencate, che rappresentano i principali ambiti di tutela individuati dalla pianificazione regionale provinciale.

Per le **“aree di studio”**, le aree SIC e ZPS, quelle della “RERU” e le “superfici forestali” interessate alle opere previste nel piano (v. pag 137 ss.del Rapporto Ambientale) si prescrive che i progetti definitivi ed esecutivi di dette opere contemplino percorsi alternativi o by pass che non investano tali aree, in modo che non sia previsto alcun incremento di consumo di suolo rispetto all 'attuale.

Riguardo le superfici a **rischio idraulico** interessate, poiché il piano prevede un lieve incremento (pag. 114 ss. del Rapporto Ambientale), si prescrive lo spostamento di dette opere in zone non a rischio, e qualora non sia possibile, anche per le opere di riferimento, l'applicazione delle Direttive Europee in tema di acque a partire dalla Dir. 2000/60, e del D.M del 22-12-2011 del Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali (G. U. 30 -12-2011 n. 303) che introduce nel c.d. “standard 5.2”, l'obbligo dell 'uso delle “fasce tampone” lungo i corsi d' acqua per proteggere le stesse dall 'inquinamento e dal ruscellamento e gestire l'utilizzo delle risorse idriche.

espianto per attività edificatorie;

- le aree di **interesse faunistico e venatorio**, come espresse nell 'art. 11 L.R. 27/2000 , art. 36 - PTCP Prov. Pg; art.7 , 54 - PTCP prov. Tr;
- i **pascoli** come espresse nell 'art. 46 comma 5 L.R. 27/2000 , art. 28,30, 36 - PTCP Prov. Pg; art.119, 135, 127, PTCP prov. Tr.
- le aree relative al **censimento degli edifici tipici** effettuati dai comuni (L. R. 11/2005), disciplinati dalla DGR. n 420/2007, perlomeno quelli che interferiscono direttamente o indirettamente con le opere previste nel piano e con particolari raccomandazioni per le opere di riferimento.

Si accoglie Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio del Piano si deve prescrivere che i progetti delle opere previste dal piano siano preceduti da verifiche di interferenza diretta o indiretta (visiva o percettiva) per i suddetti principali ambiti di tutela individuati dalla pianificazione regionale provinciale.

Si accoglie Premesso che al momento non sono previste interferenze con: ambiti forestali, aree studio, natura 2000, ambiti RERU in ogni caso i progetti definitivi ed esecutivi, relativi a future eventuali varianti ora non prevedibili, che dovessero interessare tali ambiti dovranno contemplare anche la valutazione di possibili percorsi alternativi o by pass che non investano tali aree.

Si accoglie. Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio nel PRT si deve prescrivere che rispetto alle superfici a **rischio idraulico** interessate, poiché il piano ne prevede un lieve incremento (pag. 114 ss. del Rapporto Ambientale), sia previsto lo spostamento di dette opere in zone non a rischio, e qualora non sia possibile l'adozione di tutti gli accorgimenti per limitare gli impatti relative al rischio idraulico, anche per le opere di riferimento, Si specifica che per tutte le opere interferenti con il reticolo idrografico superficiale è previsto in ogni caso l'applicazione delle Direttive Europee in tema di acque a partire

Si prescrive in generale che i progetti delle opere da effettuare, vengano preceduti da accurate indagini in cui sia tenuto del debito conto, oltre che delle tutele elencate nelle relazioni, di quelle qui elencate con particolare, attenzione per le intervisibilità, rifacendosi anche ai “coni visuali” della prov. di Perugia e agli altri valori percettivi del paesaggio, quali le “strade panoramiche” e la tutela dei “crinali”..

2-

Riguardo le **opere di riferimento**, si prescrive una verifica sui progetti definitivi o esecutivi di tali opere se interferiscano con dette tutele e contengano prescrizioni o accorgimenti per il rispetto delle medesime; in caso negativo si dovranno impartire le opportune prescrizioni per la tutela di dette aree.

Per tali opere (quelle cioè già previste in altri piani o già progettate), si evidenzia che non sono stati riportati i pareri degli Uffici del MIBACT, perlomeno laddove questi siano stati emessi, come per il progetto preliminare del tratto Umbro della autostrada Orte - Mestre e per il nodo di Perugia. Data l'importanza delle opere suddette, **si invita codesto Servizio Regionale a voler indicare nel merito:**

- a) - quali delle dette opere siano già munite di parere di merito degli Uffici del MIBACT , e quali ne siano ancora prive;
- b) - se siano contemplati varianti rispetto a progetti o procedure di VAS o VIA già esperite;
- c) - quali delle dette opere debbano essere sottoposte a procedure di VAS o VIA e i relativi tempi previsti.

A questo riguardo, si osserva che le opere maggiormente impattanti sul

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

Si accoglie Nelle considerazioni e nei criteri relativi alla tematica paesaggio nel PRT si deve prescrivere che i progetti delle opere da effettuare, vengano preceduti da accurate indagini in cui sia tenuto in debito conto, oltre che delle tutele suelencate anche della intervisibilità, rifacendosi anche ai “coni visuali” della prov. di Perugia e agli altri valori percettivi del paesaggio, quali le “strade panoramiche” e la tutela dei “crinali”.

Nell’ambito degli iter autorizzativi in fase preliminare e in fase esecutiva ogni Ente e Soggetto coinvolto per le proprie competenze è tenuto a formulare le valutazioni con prescrizioni e le indicazioni più idonee per assicurare il corretto inserimento di ogni opera nel contesto ambientale. Il PRT riporta nei suoi contenuti l’individuazione di opere infrastrutturali e nodali che sono state già oggetto di valutazioni preliminari e/o di valutazioni e provvedimenti successivi. Il PRT non può riportare per ogni opera l’elenco dei Pareri espressi in quanto già noti ai Soggetti che li hanno formulati e dei quali debbono tener conto nella espressione di successive valutazioni. Le Piastre logistiche che interessano il territorio della Regione Umbria sono state tutte a suo tempo approvate e sono in corso di realizzazione.

paesaggio contemplate nel piano, sono costituite dalle opere connesse con il progetto “Quadrilatero”, in attuazione alla c.d. Legge Obiettivo n.443/2001, in particolare le **“Piastre logistiche”**.

Per tali interventi siti nei comuni di Città di Castello, Foligno, Terni e Narni, si richiede una attenta preventiva valutazione in rispetto, oltre che del DL vo 42/04, anche delle tutele del PUT +PTCP, comprese quelle elencate al punto a) della presente; si richiama particolare attenzione per la valutazione degli effetti visivi e percettivi dei complessi in confronto con i cono visuali e l’immagine dell’ Umbria, la valutazione delle modifiche che i progetti indurranno al paesaggio, e la progettazione di adeguate opere di mitigazione e di compensazione, non escludendo, per le opere da iniziare, riduzioni o ridimensionamenti delle stesse. (v. pag. 26 ss della relazione Generale).

Per la piastra logistica Terni Narni, in fase di completamento, si chiede Nella Relazione Generale si fa cenno di una eventuale quarta base logistica finalizzata ad attività di **“City Logistics”**, da collocarsi tra **Perugia e Corciano** (pag. 352-353): data la compromissione dell’area già disseminata da un nastro continuo di manufatti artigianali, commerciali ed industriali, si chiede fin da ora di esaminare il piano o progetto che verrà proposto: si auspica che la eventuale nuova base eviti un ulteriore consumo di suolo, riutilizzando un’area dismessa o in corso di dismissione.

Riguardo **il nodo di Perugia**, già oggetto di prescrizioni da parte degli Uffici del MIBACT, nel tratto finale con la Statale SS. 3 bis - Teverina fino allo ‘incrocio con la SS. 318 di Valfabbrica, tra il detto raccordo e l’area SIC dell’ansa degli Ornari, si chiede di prevedere una fascia di interposizione a tratti boscati; lo stesso vale per le aree di imbocco di attraversamento in galleria del nuovo tracciato (del nodo di Perugia) sopra i boschi del Farnetto di Collestrada, al fine di mitigare gli impatti percettivi ed acustici. (cfr. tav. A.2.22, A.4.1.3 del Rapporto Ambientale), ampliando le fasce arborate già esistenti (cfr. img. A.4.1.1, A.4.1.6 del Rapporto Ambientale).

3 -

Nuove stazioni, nuovi parcheggi, ampliamenti delle opere esistenti.

Riguardo alla nuova fermata aereoporto S, Francesco e delle opere a questa connesse, compreso l’**ampliamento del parcheggio esistente**, il progetto dovrà in particolare tenere conto dei valori percettivi del paesaggio e dovrà essere preceduto e corredato da un progetto del verde di mitigazione e schermatura agli effetti visivi delle nuove opere e di quelle esistenti che si andranno a modificare. (cfr. tavv A.3.4 del PTCP della prov. di Perugia).

La promozione della realizzazione dei Centri di Distribuzione Urbana (CDU) e l’obiettivo di dotare l’area Perugia-Corciano di una struttura del genere è già presente all’interno del PRT. Altra cosa è la effettiva realizzabilità di tali interventi che dipende dalle risorse finanziarie effettivamente disponibili. In ogni caso si condivide quanto indicato e si terrà in considerazione nella misura di quanto precisato.

L’iter autorizzativo sull’opera è giunto alla approvazione del CIPE del progetto preliminare e alla espressione della relativa compatibilità ambientale, con prescrizioni. Nelle successive fasi dell’iter procedurale, potrà essere esercitata la facoltà di rappresentare nuove prescrizioni, da parte degli Enti e Soggetti coinvolti per le competenze ambientali e paesaggistiche

*Nel PRT non è previsto nessun ampliamento del parcheggio esistente a servizio dell’aeroporto S. Francesco. Per quanto attiene la nuova fermata ferroviaria e nodo di scambio **si accoglie** l’indicazione di tenere conto dei valori percettivi del paesaggio e dovrà essere preceduto e corredato da un progetto del verde di mitigazione e schermatura agli effetti visivi delle nuove*

Anche se non risultassero particolari con visuali da tutelare, è necessario che interventi di tale tipo siano inseriti nel paesaggio in modo da assecondare la trama tradizionale del paesaggio – nel caso di tipo agrario e implementare le superfici arborate tali da realizzare delle “green way”, come vuole il DL. vo per la pianificazione delle aree agricole.

Lo stesso vale per **la nuova Stazione di Ellera – Corciano**, che dovrà essere integrata da aree verdi di contorno in grado di migliorare l’assetto paesaggistico dell’area già gravemente compromessa.

Per **i nuovi 13 parcheggi previsti nel piano** (v. pag. 303 e segg.), oltre a fare precedere i progetti dalle dette valutazioni di interferenza con i vincoli e le tutele paesaggistiche compresi gli impatti visivi e percettivi, si prescrive la preventiva progettazione di aree verdi in grado di migliorare l’assetto paesaggistico delle aree investite, e che costituiscano recupero di aree degradate come espressamente richiesto dal DL. vo 42/04 (art. 143). Lo stesso vale per tutti i raccordi stradali e le rotonde a questi connessi.

La medesima prescrizione vale per **tutte le nuove fermate previste nel piano** e in particolare per la **nuova Stazione di Ponte Rio**, per la quale si prescrive fin da ora, dato l’alto valore paesaggistico dell’area ove è prevista, di valutare un progetto di riutilizzo della storica stazione esistente con un servizio di bus - navetta per l’area di interscambio che dovrà essere pure quella corredata da un progetto del verde tale da migliorare l’assetto paesaggistico di quell’area già in parte compromessa da vari manufatti commerciali.

4 -

Riguardo la **navigazione del Lago Trasimeno**, al fine di valorizzare la nota presenza di manufatti ed aree di pregio storico artistico e archeologico e della storia religiosa e militare (aviazione) presenti oltre che sulle sponde e in località poco distanti, anche nelle isole, si auspica la messa in esercizio di rotte prettamente turistico – culturali, che possano incentivare una maggiore presenza di turismo qualificato nel territorio.

5 -

Per **i percorsi ciclabili**, si prescrive che le **nuove velostazioni** vengano prevalentemente collocate all’interno o a ridosso delle stazioni ferroviarie e di pulman già esistenti e che queste siano anche aree di sosta ed informazioni per escursionisti a piedi, in riferimento ai percorsi individuati dalla Rete di

*opere e di quelle esistenti che si andranno a modificare. (cfr. tavv A.3.4 del PTCP della prov. di Perugia). Nella progettazione di interventi di tale tipo si terrà conto della trama tradizionale del paesaggio – nel caso di tipo agrario e implementare le superfici arborate tali da realizzare delle “green way”, come vuole il DL. vo per la pianificazione delle aree agricole. Lo stesso vale per quanto possibile per la nuova Stazione di Ellera – Corciano, e per **i nuovi 13 parcheggi previsti nel piano** (v. pag. 303 e segg.), oltre a fare precedere i progetti dalle dette valutazioni di interferenza con i vincoli e le tutele paesaggistiche compresi gli impatti visivi e percettivi, si prescrive la preventiva progettazione di aree verdi in grado di migliorare l’assetto paesaggistico delle aree investite, e che costituiscano recupero di aree degradate come espressamente richiesto dal DL. vo 42/04 (art. 143). Lo stesso vale per tutti i raccordi stradali e le rotonde a questi connessi.*

L’ipotesi di mantenere la stazione nella posizione attuale risulta non funzionale dal punto di vista trasportistico. Infatti determina una doppia rottura di carico non accettabile in relazione alla tipologia degli spostamenti previsti nello stesso nodo di interscambio. In ogni caso per la stazione, in quanto patrimonio storico – culturale di proprietà della Regione si condivide la proposta di valutare un progetto di riutilizzo nell’ambito del circuito del patrimonio della zona.

Si concorda.

Si concorda. Il PRT è in linea con questa indicazione

mobilità ecologica di interesse Regionale di cui alla DGR. 1558/2011, da integrarsi con indicazioni sulla sentieristica del CAI e di altri percorsi di tipo culturale, o a valenza etnoantropologica, molto numerosi nella Regione.

6-

Per ogni altro intervento previsto nel piano che produca una trasformazione dell'assetto paesaggistico, si richiede fin da ora che le progettazioni siano integrate da piani del verde al fine di mitigare l'impatto paesaggistico, e siano pianificate con il principio del minore consumo di suolo.

La Soprintendenza resta in attesa di conoscere gli sviluppi del Piano, e rimane a completa disposizione per ogni forma di collaborazione ed approfondimento di particolari aspetti del piano stesso.

Soprintendenza Beni Archeologici dell'Umbria prot. n. 6853 del 29.07.2014:

Ogni intervento in attuazione delle previsioni del Piano dovrà essere valutato con le informazioni del Repertorio Archeologico Regionale con i contenuti dei PTCP delle Province di Perugia e Terni e con quanto noto agli atti della Soprintendenza dei Beni Archeologici dell'Umbria. Inoltre dovranno essere predisposte relazioni archeologiche specifiche la cui redazione preveda anche sopralluoghi sul territorio in modo da valutare ogni eventuale interferenza con la tutela dei Beni Archeologici. Sin da ora si segnala che le implementazioni per l'aeroporto San Francesco ed i collegamenti tra le sponde del lago Trasimeno sono aree archeologicamente indiziate per la presenza di ritrovamenti archeologici.

Si concorda. Il PRT è in linea con questa indicazione

Si accoglie. Il Piano dovrà essere integrato con quanto indicato

COMUNE DI CITTA' DELLA PIEVE

(prot. del 10.04.2015 n. 4901)

Osservazioni condivise al Piano Regionale dei Trasporti dei Comuni di Città della Pieve, Panicale, Piegaro e Paciano.

Si ritiene di osservare che:

La Pievaiola è la principale via di comunicazione di questo territorio verso Perugia, ma anche per Perugia verso il nodo ferroviario di Chiusi, che è ancora la principale stazione intermedia tra Firenze e Roma.

Il Piano individua e prevede solamente di adeguare entro il 2018 il tratto

Premesso che quanto indicato non è strettamente pertinente ai fini della valutazione ambientale, si osserva che la priorità degli interventi non può prescindere dagli attuali livelli di traffico della SS220 tra Piegaro e Città della Pieve. Diverse situazioni evolutive

Fontignano – Perugia tralasciando il necessario completamento verso i territori di Città della Pieve e Piegara e di conseguenza il collegamento con Chiusi. Ora si prevede il solo collegamento Fontignano – Perugia e non si comprende come mai nemmeno si pensi, negli interventi previsti entro il 2024, a completare la strada verso Chiusi. La completa assenza di tali previsioni decreta di fatto la marginalità di un territorio rispetto al capoluogo di Regione, ne riduce l'accessibilità a tutti i servizi, sanità ed istruzione in primis. In tale contesto si puntualizza l'attenzione anche sulla presenza di importanti aziende, come la vetreria Piegarese, che hanno nel trasporto e nella movimentazione delle merci la priorità essenziale, sia verso Chiusi che verso Perugia. Senza viabilità stradale si elude la richiesta, formulata dai Sindaci del Trasimeno, che venissero valutate dal Tavolo Tecnico anche le possibili alternative alla scelta per l'individuazione della stazione intermedia dell'alta velocità.

L'elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti prende di fatto in esame un'unica soluzione, quella di Arezzo, sicuramente ottimale per l'Alto Tevere ma inappropriata per Perugia e per tutta l'area ricompresa tra Perugia, Siena ed Orvieto, un'area che ha visto le varie Amministrazioni richiedere con forza che la valutazione tecnica tenesse conto di elementi di carattere economico, geografico e tecnico. Tutto ciò premesso si richiede che il Piano venga integrato con le valutazioni tecniche che prendano realmente in esame collocazioni alternative alla sede di Arezzo della stazione dell'Alta Velocità motivandone vantaggi e svantaggi e si preveda il completamento della Pievaiola verso Chiusi nel tracciato stradale che meglio risponda alle esigenze di integrazione di questo territorio.

dei flussi potranno comunque essere prese in considerazione nelle successive fasi di rivisitazione previste per il PRT .

Il PRT ha indicato l'esigenza di uno studio a cui le regioni Umbria e Toscana hanno dato prontamente seguito istituendo un tavolo di lavoro per valutare le possibili alternative di localizzazione, attualmente in corso.