

TABELLA A

CONFERENZA DI VAS DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2014-2024 PROSPETTO DELLE OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI PERVENUTI NELLA FASE DI CONSULTAZIONE	
OSSERVAZIONE	RISCONTRO
<u>REGIONE MARCHE</u> (PEC prot. reg. del 26/01/2015, n. 9249)	
<p>- Le previsioni di Piano non interessano direttamente il territorio della regione Marche. L'unico intervento a cavallo del confine tra le due regioni risulta essere quello relativo alla Direttrice Perugia-Ancona, tratto SS76 Fossato di Vico - Cancelli (rif. Tabella 7.1.1 del rapporto Ambientale): tale intervento è sottoposto alla procedura di VIA di competenza statale cui la Regione Marche partecipa per quanto di propria competenza.</p> <p>- Per ciò che concerne gli effetti dell'insieme delle previsioni del Piano sull'ambiente, dal Rapporto Ambientale non sembrano emergere effetti negativi a carattere transfrontaliero. Al contrario, si rileva un tendenziale contributo alla riduzione di inquinanti atmosferici, compresi quelli climalteranti.</p> <p>- Complessivamente, dall'esame della documentazione messa a disposizione dalla Regione Umbria, non si ravvisano possibili effetti negativi derivanti dal Piano dei trasporti ed annesso Piano di Bacino Unico Regionale della Regione Umbria sul territorio della Regione Marche.</p>	<i>Si prende atto</i>
<u>COMUNE DI CASCIA</u> (PEC prot. reg. del 13/02/2015, n. 20218)	
<p>In relazione agli attuali servizi resi nel proprio territorio comunale dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma in attuazione del vigente Piano di Bacino:</p> <p>1) Tratta NORCIA-CASCIA corse di ritorno scolastiche: - ore 6:50, corsa per Agriano classificata come scolastica: Questa corsa, con arrivo a Cascia intorno alle 7:30, non può essere</p>	<i>Le considerazioni espresse non sono pertinenti con la VAS, riguardando aspetti puntuali sul sistema del trasporto pubblico locale</i>

considerata propriamente servizio scolastico, giungendo da ½ ora a 1 ora prima dell'inizio delle lezioni; semmai un semplice trasferimento di automezzo.

- ore 8:30, corsa per Serravalle classificata come scolastica:

è totalmente disfunzionale rispetto alle esigenze della popolazione scolastica.

2) Tratta NORCIA-CASCIA corse di ritorno ordinarie:

- ore 7:10, corsa per Serravalle:

Nessuna osservazione.

- ore 7:35, corsa della linea Cascia-Roma con coincidenza a Serravalle: viene utilizzata dalla maggioranza degli studenti che arrivano alle sedi scolastiche di Cascia, anche se non propriamente loro dedicata.

Il Comune esprime le seguenti richieste:

Nel Comune di Cascia sono presenti due scuole secondarie di secondo grado: Liceo Scientifico ed Istituto Professionale per l'industria e l'artigianato, che bene integrano l'offerta formativa del comprensorio, proponendo scelte qualificanti e diversificate.

Tuttavia l'attuale stato dei servizi di trasporto scolastico non assolve se non approssimativamente alle esigenze di collegamento inter sede, trattandosi più che di servizi appositamente costruiti e strutturati, di semplici corse di "ricaduta".

Si chiede, pertanto, nell'adozione del nuovo Piano regionale dei Trasporti 2014/2024, e del relativo Piano di Bacino Unico di riconsiderare l'assetto di tali servizi, accogliendo la seguente proposta di modifica:

- corsa scolastica NORCIA-AGRANO-CASCIA: è estremamente necessario ed opportuno che tale corsa scolastica adotti orari che consentano l'arrivo degli studenti alle sedi scolastiche di Cascia tra le ore 8.00 e 8.30.

COMUNE DI SAN VENANZO
(PEC prot. reg. del 16/02/2015, n. 20543)

Nel territorio del Comune scrivente non esiste un servizio di trasporto urbano e il trasporto extraurbano assicura il collegamento con Marsciano, Perugia, Todi e Orvieto soddisfacendo le esigenze del pendolarismo scolastico ma non quelle del resto della popolazione, in maniera particolare di quella anziana. L'Amministrazione Comunale per venire incontro a tale esigenza, ha istituito un servizio di trasporto verso la casa della salute di Marsciano ed intende estenderla anche verso l'Ospedale di Zona di Pantalla.

Le considerazioni espresse non sono pertinenti con la VAS, riguardando aspetti puntuali sul sistema del trasporto pubblico locale

Il Comune esprime le seguenti richieste:
- che il servizio attivato dall'Amministrazione scrivente sia ricompreso tra i sistemi di cui alla L.R. 37/98, art. 2 bis, comma 1, lett. B.

COMUNE DI ORVIETO
(PEC prot. reg. del 23/02/2015, n. 24004)

Si sono evidenziati aspetti di possibile incongruenza relativamente ai criteri di ripartizione del Fondo Regionale Trasporti, con riferimento agli impianti di mobilità alternativa ed ecologica, meritevoli di approfondimenti e/o correttivi (infra, sub C).

A) TRASPORTO FERROVIARIO

Progetto "Freccia Bianca" Perugia – Terontola – Orvieto – Roma.

Il Comune di Orvieto chiede che tale progetto, già valutato positivamente dal Ministero dei Trasporti, nonché da Trenitalia sia accolto e fatto proprio dal Piano Regionale Trasporti, considerato anche il giudizio estremamente favorevole espresso in merito dall'Amministrazione del Comune di Perugia.

LA PROPOSTA

Il progetto intende valorizzare il collegamento con Roma:

1. Tramite l'istituzione di una relazione alta velocità con materiale Freccia Bianca che abbia Orvieto come porta di accesso alla Direttissima, mantenendo il tempo di percorrenza tra Perugia e Roma inferiore alle 2 ore, con fermate a Terontola, Chiusi e Orvieto;
2. Sostituendo il materiale Intercity con quello più nuovo dei Freccia Bianca, disponibile, secondo le previsioni, a partire dalla primavera del 2016. Si propone, dunque, la creazione di un collegamento ferroviario che colleghi Perugia a Roma passando per la dorsale Terontola – Chiusi – Orvieto, utilizzando materiale rotabile "Freccia Bianca" (ETR 460 design Giugiaro), con l'obiettivo di ottimizzare le risorse e i servizi attualmente forniti.

Le considerazioni espresse non sono pertinenti con la VAS, riguardando aspetti puntuali sul sistema del trasporto pubblico locale

GLI OBIETTIVI

Tra i maggiori benefici che il progetto si propone di apportare, si elencano i seguenti:

- Creazione di un collegamento diretto tra Perugia e Roma con materiale “Freccia Bianca – ETR 460”, che utilizzi la linea lenta tra Perugia e Orvieto (e viceversa) e la linea Direttissima da Orvieto a Roma (e viceversa);
- Creazione di un collegamento diretto Perugia – Orvieto, storicamente carente e fonte, tra l’altro, della ben nota difficoltà a raggiungere il capoluogo umbro da parte di cittadini (soprattutto studenti) e turisti provenienti dall’area dell’orvietano;
- Considerevole miglioramento dei tempi di percorrenza da, (e per) tutte le destinazioni con altrettanto sensibile aumento della qualità del servizio e del confort di viaggio. Particolarmente evidente è altresì il miglioramento dell’accessibilità all’aeroporto di Fiumicino.
- Mantenimento (e possibile incremento) dell’attrattività di territori altrimenti sempre più marginalizzati (in buona parte coincidenti con l’area interna dell’Orvietano), con inversione del fenomeno in atto di abbandono dei piccoli centri in favore delle città. Tutto ciò senza svantaggiare le zone di Foligno, Spoleto e Terni che sono comunque già sufficientemente servite da numerosi collegamenti con Roma.

SCALO FERROVIARIO MERCI IN ZONA BARDANO

La previsione del nuovo “Casello Nord di Orvieto” in località “Le Prese” (fatta propria anche dal Piano: cfr. Tavola 01 “Trasporto stradale – Progetto” sub R31, 6 Novembre 2014), rende più che mai valida l’ipotesi di realizzare un nuovo scalo merci in prossimità dei collegamenti autostradali alla zona industriale di Bardano, unitamente ai necessari interventi di viabilità. Si chiede quindi tale ipotesi progettuale, che tra l’altro darebbe impulso alla progettualità pubblico – private legate alla strategia delle aree interne, venga inserita nel Piano.

B) TRASPORTO STRADALE

Collegamento Todi – Orvieto: Anticipazione dello scenario 2024 dell'intervento di velocizzazione dell'itinerario.

- Si chiede che tale adeguamento venga previsto ed anticipato (almeno) allo scenario di progetto 2024, data, si ripete, la sua straordinaria importanza, ed a maggior ragione alla luce della prevista dotazione di tale tratta di un collegamento diretto da Orvieto alla futura linea Metrobus passante per Todi.

Strada SS71: Inclusione nello scenario 2024 dell'intervento di (parziale) rifacimento e velocizzazione dell'itinerario.

- Si chiede che il Piano riconosca e tenga conto delle esigenze di velocizzazione e (Parziale) rifacimento della strada SS. 71 di collegamento interregionale con l'alto Lazio, considerate le "relazioni quotidiane in forte intensificazione" gravanti su tale itinerario.

C) T.P.L.

Criteri di ripartizione del Fondo Regionale Trasporti: Funicolare.

- Il criterio di assegnazione della quota del Fondo Regionale Trasporti previsto per le "linee di Trasporto a fune che collegano parcheggi di interscambio, stazioni ferroviarie e centri storici e per le quali sia previsto il pagamento di un titolo di viaggio" (Relazione Generale PRT 2014 – 2024, pag. 222, sub 1) appare, in questo senso, suscettibile di ulteriore specificazione e formulazione ad Hoc con riferimento alle peculiarità della funicolare.

Criteri di ripartizione del Fondo Regionale Trasporti: Impianti Meccanizzati.

- Il percorso meccanizzato che dal piazzale di Campo della Fiera conduce senza soluzione di continuità nel cuore del centro storico di Orvieto, garantendo un solido e costante abbattimento del traffico veicolare all'interno del centro storico, rischierebbe ingiustificatamente l'esclusione dal novero degli impianti beneficiari

della ripartizione del Fondo Regionale Trasporti, nonostante esso rappresenti una risorsa fondamentale della mobilità cittadina, assolutamente virtuoso sotto il profilo della sostenibilità e della vivibilità urbana. Si chiede pertanto, una riformulazione delle caratteristiche che gli impianti debbono presentare per beneficiare della ripartizione del Fondo Regionale Trasporti, in modo da ricomprendervi anche gli impianti meccanizzati che svolgono comunque una funzione sostitutiva del trasporto pubblico locale;

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

(PEC prot. 5228 del 25.02.2015)

1.OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE E ASPETTI METODOLOGICI

Dall'esame della documentazione fornita, sono emerse le seguenti osservazioni di carattere generale:

1. il Proponente non ritiene opportuno considerare nell'analisi i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del D.Lgs 18/05/2001, n. 228 (vedere osservazione prodotta al Rapporto Preliminare, riportata a pag. 7 del Rapporto Ambientale), in quanto i tracciati delle infrastrutture non sono ancora definiti e le opere lineari previste dal piano sono tutte in ambito urbano o periurbano. Si precisa che uno degli obiettivi della Valutazione Ambientale Strategica è quello di indirizzare le strategie, le azioni e gli interventi al fine di perseguire uno sviluppo che sia ambientalmente sostenibile. Quindi l'individuazione di aree sensibili, prima della definizione dei tracciati, e in genere delle opere, può essere di ausilio nella determinazione dei corridoi e dei territori da scegliere per la localizzazione delle azioni del Piano/Programma. Si rimanda, per ulteriori approfondimenti, a quanto riportato nel paragrafo 5.1 del presente documento.
2. nella Valutazione di Incidenza, si prevede di svolgere l'analisi considerando solo un'opera compresa nel Piano: il Parcheggio di interscambio fermata aeroporto. Tale approccio metodologico, relativo

Si condivide la considerazione di carattere generale formulata. L'indicazione è tenuta in considerazione in quanto è assicurata la coerenza con i Piani di settore regionali ed altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale.

Il PRT è un piano i cui obiettivi vertono sostanzialmente sulla razionalizzazione e valorizzazione del sistema trasportino esistente per cui dall'analisi condotta in sede di V.Inc.A. non si sono rilevati potenziali interferenze con i siti della Rete Natura

ad un unico progetto, è specifico della Valutazione di Impatto Ambientale e non certo della Valutazione Ambientale Strategica. Quest'ultima, infatti, si prefigge un'analisi complessiva e cumulativa degli effetti del Piano e non un'analisi dell'impatto dei singoli interventi od una sommatoria degli effetti dei singoli interventi.

2. ATMOSFERA, ENERGIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI

Energia e cambiamenti climatici

La valutazione degli effetti ambientali del Piano, per quanto attiene ad energia e cambiamenti climatici, fa essenzialmente riferimento ai consumi finali di energia e alle emissioni di gas-serra dal trasporto stradale.

La valutazione è effettuata analizzando la situazione attuale e confrontandola con quella di riferimento e con quella del Piano, considerato nel suo insieme. Non risultano però individuabili gli effetti delle singole misure sugli indicatori assunti come riferimento. Ad esempio, non è disponibile alcuna analisi dell'impatto di un eventuale potenziamento dell'aeroporto San Francesco rispetto agli indicatori assunti per la valutazione del Piano e agli obiettivi della Strategia Energetico Ambientale Regionale 2014 - 2020. L'individuabilità delle azioni rispetto agli indicatori assunti (rif. tabelle nel § 7.6 del RA, simulazioni con il confronto degli scenari utilizzati), sarebbe utile anche nella fase di monitoraggio, per la verifica della efficacia delle singole azioni. Per quest'ultimo aspetto vedere quanto riportato, in questo paragrafo, alla voce Sistema di monitoraggio.

Agli indicatori di valutazione basati sui consumi finali di energia e sulle emissioni di gas-serra vengono comunque affiancati altri indicatori, sia in fase di analisi che di monitoraggio, che forniscono un quadro completo della ripartizione modale del trasporto dei passeggeri e delle merci e dell'accessibilità dei principali attrattori di traffico.

Qualità dell'aria

Nell'allegato 1 al Rapporto Ambientale viene caratterizzata la qualità dell'aria nella Regione in relazione ai principali inquinanti; viene descritta la zonizzazione del territorio e la classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione così come definite nel D.Lgs. 155/2010 e s.m.i.. Dalla classificazione emerge chiaramente, come era d'altronde lecito attendersi, che la zona collinare e montuosa gode di uno stato di qualità dell'aria migliore rispetto alle zone della conca ternana e alle zone di valle. La

2000, dovuta a possibili effetti cumulo.

Si ritiene che il Piano, non potendo prevedere ogni possibile ed eventuale trasformazione, potenziamento, ecc. del sistema pubblico trasportistico, assicuri la sostenibilità degli obiettivi assunti e contenga gli strumenti per (piano di monitoraggio, criteri di esclusione e penalizzanti con riferimento alla sensibilità del territorio regionale) controllare la fattibilità delle trasformazioni e dei potenziamenti dell'esistente in chiave di sostenibilità ambientale.

Si accoglie. Il Piano di monitoraggio ambientale del RA dovrà includere tra gli indicatori di contesto della qualità dell'aria anche il Benzene ed il Benzopirene.

contemporanea analisi della classificazione delle zone e degli scenari emissivi riportati nel Rapporto Ambientale fa emergere l'assenza di valutazioni sul benzene e sul benzo(a)pirene negli scenari emissivi elaborati dal Proponente, nonostante tali inquinanti presentino livelli superiori alla soglia di valutazione superiore in alcune zone dell'Umbria (benzene e benzo(a)pirene per la zona di valle e soltanto benzo(a)pirene per la zona della conca ternana) e che il traffico stradale sia una fonte emissiva non trascurabile degli stessi. Si suggerisce, pertanto, di inserire tra gli indicatori di monitoraggio proposti nella tabella 8.1 del Rapporto Ambientale, relativi alle emissioni e alle concentrazioni di inquinanti in atmosfera, anche gli indicatori inerenti a questi due parametri.

Sistema di monitoraggio

In merito alla proposta di sistema di monitoraggio (cap. 8 del Rapporto Ambientale), si evidenzia l'utilità di prevedere un'analisi integrata tra gli indicatori per il monitoraggio di sostenibilità (tab. 8.1 componenti qualità dell'aria, energia e cambiamenti climatici) e quelli per il monitoraggio degli obiettivi di piano (tab. 8.2). Mettere in relazione il grado di attuazione delle misure di piano con il grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità, può consentire infatti di verificare se l'eventuale inefficacia di qualche azione di piano sia imputabile al grado di attuazione delle misure o ad un effetto imprevisto sulla componente ambientale; tale analisi potrà essere utile anche per definire nuove eventuali misure in fase attuativa.

3. ACQUE

Si osserva quanto segue:

1. per quanto riguarda il rapporto del Piano con la Programmazione - Pianificazione regionale e distrettuale si osserva che nel Quadro Programmatico di riferimento (da pag. 43) si riporta il riferimento al Programma di Sviluppo Rurale (PSR) 2007-2013 e non al PSR 2014-2020, la cui formalizzazione della proposta è stata deliberata dalla Giunta Regionale nella seduta del 16.07.2014. Tale Programma notificato alla Commissione Europea il 18.07.2014 ai fini dell'approvazione tramite apposita Decisione, dovrebbe essere operativo, secondo quanto riportato sul sito istituzionale della Regione, all'inizio del 2015 e comunque dopo la Decisione della Commissione Europea. Inoltre, si osserva che si sarebbe dovuto anche far riferimento

Si accoglie. Il Piano di monitoraggio ambientale del RA viene implementato anche sulla base delle indicazioni espresse da ARPA UMBRIA.

Si accoglie. Nel RA va aggiornato il riferimento ai contenuti del PSR comprendendo nell'elenco il PSR 2014-2020

alla Programmazione d'ambito dei servizi idrici. In tale ambito, la Legge regionale n. 11/13 ha previsto la costituzione dell'Autorità umbra per i rifiuti e l'idrico, suddividendo il territorio umbro in un unico ATO rispetto ai tre ATI prevenienti

2. Con riferimento al Capitolo 5 "Quadro programmatico di riferimento", Paragrafo 5.2 "Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento", si prende atto degli obiettivi di sostenibilità previsti per la componente "Acqua" e riportati nella Tab. 5.2.1 "Obiettivi di sostenibilità" (p. 50 del RA). Si evidenzia che gli stessi non sono poi integralmente riportati nella Tab. 7.2.1 – "Indicatori di valutazione" (p.84) che prevede solo 2 dei 5 obiettivi di sostenibilità, né nella Tab. 8.1 "Indicatori monitoraggio Obiettivi di sostenibilità" (p. 179 del RA) che ne riporta solo 4. In particolare, si evidenzia l'importanza dell'obiettivo "Raggiungimento del buono stato ambientale per acque superficiali e sotterranee ed aree protette al 2015 (direttiva 2000/60/CE)". Si ritiene che nella successiva fase di monitoraggio degli effetti ambientali del piano sia necessario considerare tutti gli obiettivi di sostenibilità individuati nella tabella 5.2.1 volti sia alla protezione quali-quantitativa della risorsa idrica che alla sua corretta gestione.
3. in relazione agli "indicatori di valutazione" riportati in tabella 7.7.1, si ritiene che essi dovrebbero essere considerati anche come "indicatori di monitoraggio" del contesto ambientale (obiettivi di sostenibilità), circostanza che dalla lettura del RA (tabella 8.1) sembra non verificarsi. Pertanto si ritiene corretto presentare un set di indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità (vedere osservazione 2) univoco, sia per le "valutazioni" che per il "monitoraggio".
4. Al Capitolo 1 "Premessa", Tab. 1.2.2 – Contributi degli enti in fase di consultazione preliminare e integrazione nel RA, si prende atto che, come richiesto in fase di consultazione, l'indicatore di valutazione relativo alle acque sotterranee è stato modificato nella tabella 7.7.1, ma si segnala la necessità che medesima modifica sia riportata anche nella tabella 8.1 (p. 179). Si segnala, infine, che la tabella 7.7.5 citata nel Rapporto ambientale a pag. 9 non è stata riportata in alcun capitolo del RA.

Con riferimento all'osservazione si precisa che il Piano di monitoraggio viene integrato con indicatori idonei a verificare lo stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee, concordandoli con il competente Servizio regionale in materia di acque.

Si accoglie. *Il piano di monitoraggio del RA dovrà essere adeguato.*

Si accoglie. *Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato*

5. Con riferimento ai capitoli 6 (pag.51) e 7 (pag. 73), si evidenzia che:
- nel Paragrafo 6.1 “Coerenza interna ed esterna del piano” si afferma che vi sono “una serie di azioni riguardanti la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, viarie e servizi annessi, che potenzialmente potrebbero avere interazioni con gli obiettivi relativi al tematismo delle acque superficiali e sotterranee, ma la cui interazione potrà essere valutata solamente in funzione dei progetti delle infrastrutture” (p. 59).
 - nel Paragrafo 7.7. “Acque” (p. 112) si rimanda la valutazione puntuale dei potenziali effetti negativi sulla componente Acqua “in sede di autorizzazione progettuale delle singole infrastrutture, attraverso specifiche procedure di valutazione di impatto ambientale, che evidenzino i possibili impatti sulla componente e le necessarie misure mitigative”.

In merito, si suggerisce di fissare, già in sede di RA, alcuni criteri per l'individuazione dei potenziali impatti sulla componente “Acqua” derivanti da opere infrastrutturali, quali ad esempio “ferroviarie, viarie e dei servizi annessi” indicando, ove opportuno, anche eventuali prescrizioni nell'attuazione dei relativi progetti. Si fa riferimento, ad esempio, ad interventi quali la costruzione di gallerie (previste, nell'azione f04 a p.302 del PRT), di sottopassaggi, o di svincoli stradali (ad esempio: p.281 del PRT) e, in generale, a tutte le opere infrastrutturali previste dal PRT che potrebbero potenzialmente impattare - sia in fase di realizzazione, sia nelle fasi successive - sui corpi idrici sotterranei (aspetti quantitativi e qualitativi) o sui corpi idrici superficiali, per questi ultimi sia per gli aspetti idromorfologici (morfologia dell'alveo, quantità e dinamica del flusso), sia per gli aspetti qualitativi.

4. SUOLO E RISCHI NATURALI

Capitolo 1 del Rapporto Ambientale - premessa

Relativamente alla Tab. 1.2.1 - “richiesta dati e dati disponibili”, riportata a pag.5 e seguenti, si sottolinea quanto segue:

- la “base cartografica (CTR o altro)” riportata come “Non Disponibile” è disponibile secondo le modalità riportate nel sito regionale (<http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagina/distribuzione-carta-tecnica-regionale-vettoriale>)
- la “carta idrogeologica della Regione Umbria” è stata, come riportato nel sottotitolo della carta, “..realizzata su sistema GIS con database dei punti

Si accoglie Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato

E' stato possibile fare comunque le necessarie valutazioni con la cartografia al momento disponibile. dati resi disponibili nei siti istituzionali della Regione (<http://www.ambiente.regione.umbria.it/Mediacenter/FE/Categoria/Media.aspx?idc=99>), oltre che nel portale dei dati ambientali (UMBRIAGEO - <http://www.umbriageo.regione.umbria.it/>), sono unicamente in formato pdf e pertanto non editabile ai fini della sovrapposizione con gli elementi di studio del Piano. Si è

d'acqua". Il file shape dovrebbe essere quindi disponibile presso il Servizio realizzatore della carta, cioè il Servizio Geologico e Sismico della Regione Umbria. Presso lo stesso Servizio è disponibile in formato vettoriale, sia pur con parziale copertura del territorio regionale, la cartografia geologica rilevata alla scala 1:10.000. Nonostante venga sottolineato (pag. 116) che i dati vettoriali di cui sopra non sono stati forniti dagli enti competenti, si ritiene che l'importanza di tali aspetti e l'analisi della interferenza con le azioni di piano meriti una ulteriore richiesta agli uffici regionali di competenza

3. le informazioni aggiornate relative ai "Siti di estrazione di minerali di I e II categoria (numero e volumetrie)" sono disponibili presso il Servizio Energia, qualità dell'ambiente, rifiuti, attività estrattive. Sul sito della regione sono inoltre disponibili notizie relative alle attività di cave e miniere fino al 2012/13 (<http://www.regione.umbria.it/ambiente/monitoraggio-attivita-estrattive1>). Poiché tali informazioni sono correttamente presenti nell'Allegato 1 al RA, si raccomanda di aggiornare la tabella citata.

4. per quanto riguarda la carta dell'uso del suolo si veda il successivo commento relativo al capitolo 7.

Capitolo 5 - quadro programmatico di riferimento

Come ribadito a pag.60 del RA la realizzazione di infrastrutture e servizi comporteranno un inevitabile consumo di suolo e di materie prime. Si ritiene altamente probabile che parte del suolo consumato ricada in aree agricole e forestali e che le materie prime utilizzabili nell'esecuzione dei lavori siano prelevate in loco (vedi tabella 3.1.1 - Fattori di forza - Suolo e rischi naturali). Non è pertanto chiaro, nonostante le spiegazioni iniziali (pag. 7) e le generali motivazioni riportate a pag.45 sull'esclusione di alcuni piani dall'analisi, come alcuni obiettivi del PRT e dell'annesso PdBUR, quando prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, possano non interferire con la programmazione regionale in materia di Attività Estrattive, con il Piano di Sviluppo Rurale e con il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti.

Capitolo 7 - valutazione degli effetti ambientali del piano

Nell'ambito della valutazione dei possibili effetti ambientali del piano (vedere paragrafo 7.8 da pag. 118), relativamente alla tematica del consumo di suolo, si ritiene opportuno la consultazione delle stime sul consumo di

provveduto pertanto ad una digitalizzazione autonoma delle aree della tavola 6 del PTA ai fini delle valutazioni connesse al presente Rapporto ambientale. Nelle valutazioni degli scenari dello Stato di fatto, tendenziale e di progetto, si è pertanto tenuto conto di quanto riportato nella Tav. 6.

Si accoglie Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato

Non sono emerse interferenze con il Piano di Sviluppo Rurale e con il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti. (PAR 2.14 PAG a2-24 ALLEGATI del RA

Il dato regionale saliente relativo alla superficie destinata alle infrastrutture della rete è aggiornato al 2014. Questo dato è il riferimento assunto dal PRT. L'introduzione di stime sul consumo

suolo regionale e/o comunale (vedi ad es. le stime ISPRA sui dati Copernicus, Il consumo di suolo in Italia, Rapp. 195/2014 [http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/rapporti/Rapporto_Consumo di Suolo in Italia 2014.pdf](http://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/rapporti/Rapporto_Consumo_di_Suolo_in_Italia_2014.pdf)) per avere, anche in questo caso, uno stato di fatto iniziale ed uno scenario di progetto.

Relativamente all'uso del suolo, ad integrazione dei dati regionali riportati al capitolo 1.5.4.1 dell'Allegato al RA, si segnala la recente disponibilità della copertura nazionale del Corine Land Cover 2012 IV livello, scaricabile liberamente dal sito ISPRA (<http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/download-mais/corine-land-cover>). Nello stesso sito sono a disposizione i files relativi agli anni 1990, 2000 e 2006 e le elaborazioni sulle variazioni temporali dell'uso del suolo.

Sebbene sia sottolineata, come conseguenza dell'attività antropica sul suolo, la maggiore suscettibilità del suolo al fenomeno erosivo, tra gli indicatori di valutazione per monitorare la componente suolo (tab. 7.8.1) non viene inserito nessun indicatore in grado di valutare l'incremento del runoff e della perdita di suolo per erosione idrica (mentre tra gli indicatori di monitoraggio viene proposto il tasso di erosione a valle dell'opera).

Nonostante sia indicata anche la necessità di ridurre al minimo il consumo di materie prime non viene considerato alcun indicatore relativo alla tipologia e consumo di minerali di 1 e 2 categoria e di materiali riciclati.

5. VEGETAZIONE, AREE NATURALI ED ECOSISTEMI

1. Rispetto all'osservazione espressa in fase di Rapporto Preliminare, sull'opportunità di considerare "anche i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (di cui all'art. 21 del D.Lgs 18/05/2001, n. 228)", il Proponente ha risposto di non ritenere significativo questo tipo di valutazione a questo livello di definizione degli interventi "non avendo tracciati precisi, inoltre le opere lineari previste dal piano sono tutte in ambito urbano o periurbano" ed ha escluso valutazioni. (Rapporto Ambientale, pag. 7). Non si condivide questa affermazione, in quanto i potenziali cambiamenti del tessuto rurale sono da associare non soltanto all'effetto diretto delle infrastrutture ma anche all'ulteriore probabile

di suolo in Italia, relative ad altre fonti non introdurrebbe nulla di nuovo rispetto alla situazione attuale declinata, né quindi apporterebbe nuovi elementi rispetto alle valutazioni effettuate.

Si accoglie. Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato

Si specifica che nella TAB. 7.8.1 è riportato l'indicatore "consumo di materiali inerti-utilizzo di materiali di riciclo". Per maggior correttezza, Si provvede a sostituire la parola "inerti" con "minerali di 1° e 2° categoria"

Gli aspetti indicati sulla tutela delle peculiarità del tessuto rurale regionale sono contenuti nel PSR rispetto al quale il PRT assicura la coerenza.

urbanizzazione nelle zone adiacenti; infatti, anche se le opere lineari sono tutte situate, come afferma il Proponente, in ambito urbano o periurbano, non si può escludere che nelle aree limitrofe possano essere localizzati territori di cui all'art. 21 del D.Lgs 18/05/2001, n. 228. D'altronde il territorio umbro è per il 42% utilizzato in agricoltura e solo per il 3% è occupato da aree urbanizzate¹ (dati relativi all'anno 2000).

Si ritiene, quindi, opportuno analizzare le incidenze del Piano sul patrimonio agroalimentare regionale e sui rapporti con i prodotti e le filiere presenti nelle aree protette regionali, considerando:

- a) le produzioni di particolare tipicità e qualità quali DOC, DOCG, IGP, IGT e altri marchi a carattere nazionale e regionale, incluso i prodotti ottenuti con le tecniche dell'agricoltura biologica
- b) le imprese agroalimentari beneficiarie del sostegno pubblico (per verificare la coerenza con altri strumenti di programmazione nel territorio regionale)
- c) gli eventuali distretti rurali e agroalimentari di qualità
- d) le zone aventi specifico interesse agrituristico
- e) l'opportunità di sviluppare, tra gli indicatori di valutazione degli effetti e gli indicatori di monitoraggio (da pagg. 83 e da pagg. 177), uno o più indicatori specifici per gli impatti sulle produzioni agricole di particolare tipicità e qualità

2. nella valutazione di coerenza del Piano il Proponente ha escluso l'analisi del Piano di Sviluppo Rurale e del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, entrambi di stretta aderenza al contesto ambientale di riferimento. Al fine sia dell'individuazione degli obiettivi di protezione ambientale pertinenti al Piano in esame e sia dell'analisi del livello di coerenza con la programmazione regionale in materia di tutela degli ecosistemi, delle aree agricole e delle aree forestali, si invita a verificare la coerenza con i contenuti e le descrizioni presenti nei vigenti Programma di sviluppo rurale 2014 - 2020 e Piano regionale di gestione dei rifiuti.

Non sono emerse dalle verifiche effettuate possibili interferenze con tali documenti con già in precedenza evidenziato

¹ Il Proponente, utilizzando i dati statistici associati al progetto CORINE Land Cover (2000), dichiara che “oltre il 42,0% del territorio umbro era, al 2000, utilizzato in agricoltura (campi coltivati, vigneti inclusi), circa il 32% era invece occupato da boschi di caducifoglie collinari e submontane, mentre le aree urbanizzate interessavano in totale poco più di 24.300 ettari (pari al 2,9% del territorio regionale)”

3. al fine di migliorare il grado di coerenza esterna del programma, in relazione agli obiettivi di sostenibilità internazionale, sarebbe opportuno analizzare la strategia sulle infrastrutture verdi COM(2013) 249 final.

4. nell'allegato 4, attinente la valutazione d'incidenza del Piano, il Proponente specifica che "Il Piano Regionale dei Trasporti e Piano di Bacino Unico Regionale prevede interventi infrastrutturali che interessano indirettamente (buffer 1 km) siti SIC della Rete Natura 2000" e dichiara che "nella prima fase di analisi generale di tutti gli interventi si è rilevato che un unico intervento infrastrutturale dello scenario futuro di piano (Parcheggio interscambio fermata aeroporto) interessa indirettamente (nel buffer di 1 km) due siti SIC della Rete Natura 2000 (SIC IT 5210077 - Boschi a Farnetto di Collestrada; SIC IT 5210025 - Ansa degli Ornari); quindi di seguito le analisi si riferiscono solo a tale opera di piano". Questa argomentazione è poco condivisibile in quanto circoscrive ad un unico intervento la verifica sull'esistenza delle eventuali significatività (vedere quanto riportato nel paragrafo 1.1 del presente documento). Non condivisibile, inoltre, è la decisione di considerare per l'analisi un buffer di 1 km, mentre sarebbe stato auspicabile un'estensione pari a 5 km, come ormai prassi comune.

Si ritiene opportuno, quindi, un approfondimento dello studio di incidenza, utile ad individuare eventuali interazioni del Piano rispetto alle caratteristiche ecologiche degli habitat comunitari presenti nonché a rappresentare il correlato grado di significatività. Al riguardo, importanti informazioni potrebbero essere rilevate nei Piani di gestione, considerando che "La Regione ha predisposto e recentemente approvato (27/02/2012) Piani di Gestione per tutti i siti Natura 2000 umbri", (Allegato 1, diagnosi della componente ecosistemi, pagg. 139).

Come metodologia d'indagine, si suggeriscono le "Linee Guida del Ministero dell'Ambiente relative alla proposta per l'integrazione dei contenuti VAS - Valutazione di Incidenza, settembre 2011"

(<http://www.va.minambiente.it/it-IT/DatiEStrumenti/MetadatoRisorsaCondivisione/d4de67fa-08e1-401b-a5b6-2ce8991ccf7e>).

Si accoglie. Nel RA viene aggiornato l'elenco dei riferimenti comprendendo la strategia sulle infrastrutture verdi.

Il PRT è un piano i cui obiettivi vertono sostanzialmente sulla razionalizzazione e valorizzazione del sistema trasportino esistente per cui dall'analisi condotta in sede di V.Inc.A. non si sono rilevati potenziali interferenze con i siti della Rete Natura 2000, dovuta a possibili effetti cumulo.

6. INQUINAMENTO ACUSTICO

Con riferimento agli obiettivi di sostenibilità riportati a pag. 52 del RA ed in particolare a quello che prevede la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, si ritiene che andrebbe meglio specificato che l'obiettivo deve incentrarsi in primo luogo con interventi sulla sorgente quindi con azioni lungo la via di propagazione e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori.

Andrebbe valutata la coerenza e le interazioni:

- con i Piani di Contenimento ed Abbattimento del Rumore (PCAR) ex DM 29/11/2000 che sono stati predisposti, approvati ed in fase di realizzazione per le infrastrutture di trasporto esistenti
- con i Piani d'Azione redatti ai sensi della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale recepita con D.Lgs. n. 194/2005. A tal proposito nel rapporto ambientale si dice che nelle fasi di redazione del Rapporto preliminare non è stato possibile reperire e consultare i piani e le mappe eventualmente già prodotti ai sensi del citato D.Lgs. n. 194/2005, si è fatto riferimento, per un dato complessivo a livello regionale, solo ai contenuti del Rapporto sullo stato dell'Ambiente. Nella valutazione degli effetti del Piano ed in particolar modo per il superamento dei limiti, un altro aspetto che dovrebbe essere considerato è quello della concorsualità tra le diverse infrastrutture che contribuiscono all'immissione di rumore in corrispondenza di uno o più ricettori.

Monitoraggio: con riferimento agli indicatori di valutazione e nello specifico alla riduzione della percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore si ritiene necessario far riferimento alle classi di rumore introdotte dalla direttiva 2002/49/CE.

7. PAESAGGIO

In fase di Rapporto Preliminare questo GTI aveva espresso la seguente osservazione: "osservando che nella tabella riportata a pag. 55 (§ 6.2.8 Paesaggio e Patrimonio culturale architettonico e archeologico), gli indicatori "interferenze infrastrutture" riportati si riferiscono ad interferenza diretta (distanza <1 km), si ritiene opportuno considerare, nei casi in cui non

Si accoglie. Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato

Sono analisi svolte che non hanno determinato elementi apprezzabili di attenzione

Si accoglie. Viene inserito l'indicatore *Lden* nel Piano di Monitoraggio. Si dovrà applicare con riferimento alle infrastrutture di rilevanza regionale nei tratti di particolare significatività e attenzione dei livelli di rumore.

Tutte le analisi condotte dimostrano che i soli "interventi di piano considerati, ovvero il Nodo Stradale Perugia: Madonna del Piano - S. Andrea delle Fratte, il Sottopasso rotatoria Quadratori nel Comune di Perugia, e il Parcheggio di interscambio fermata Aeroporto" appaiono gli unici per i quali sussiste l'interferenza

siano presenti ostacoli tra l'infrastruttura e il bene/area, anche i progetti realizzati a distanza compresa tra 1 e 5 km". Il Proponente ha risposto di aver integrato gli indicatori per valutazioni fino a 5 km. Di fatto, però, nel capitolo 7- valutazione degli effetti del Piano è stato riportato un approfondimento ma solo relativamente agli "interventi di piano considerati, ovvero il Nodo Stradale Perugia: Madonna del Piano -S. Andrea delle Fratte, il Sottopasso rotatoria Quadratori nel Comune di Perugia, e il Parcheggio di interscambio fermata Aeroporto" che, come afferma lo stesso Proponente, "sono previsti in contesti periurbani attorno a Perugia, in settori di territorio ampiamente infrastrutturati ed urbanizzati".

Non vengono chiarite le motivazioni per cui l'approfondimento è stato effettuato solo per l'area di Perugia.

Inoltre, a pag. 161 del RA si riporta la seguente affermazione: "Si ricorda inoltre che, nelle analisi di visibilità per la definizione degli effetti delle trasformazioni sul paesaggio, l'impatto della realizzazione di un nuovo asse infrastrutturale, per quanto importante dimensionalmente, ma che non comporti alterazioni o interferenze dirette sui beni oggetto di tutela, per la natura stessa dell'intervento (in particolare, non rilevante in altezza) viene ritenuto scarsamente significativo a distanze superiori ai 2-3.000m". Pur concordando con quanto riportato dal Proponente, si ricorda che, sempre nel RA, si riporta che i tracciati non sono ancora precisi a questo livello di definizione. Per questo motivo si ritiene necessario considerare la distanza <5 km. Infine, per le stesse motivazioni si ritiene necessario, che anche per gli indicatori relativi al monitoraggio debba essere considerata la distanza <5 km.

indicata.

Si accoglie. Il RA dovrà essere adeguato con quanto indicato in ogni caso anche gli indicatori di monitoraggio sono adeguati in relazione alla distanza di 5 Km per il parametro "distanza dal bene/area"