



Regione Umbria

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) 2024 - 2034

VAS

Dichiarazione di Sintesi

Ottobre 2024



IL GRUPPO DI LAVORO



Regione Umbria

Assessore alle infrastrutture, trasporti, opere pubbliche e politiche della casa. Protezione civile

Enrico Melasecche Germini

Direzione Regionale Governo del Territorio Ambiente e Protezione Civile

Ing. Stefano Nodessi Proietti

**Servizio - Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto pubblico locale
Dirigente**

Ing. Leonardo Naldini

Sezioni Programmazione e Monitoraggio

Ing. Michele Fracasso

Sezione Piani e programmi

Ing. Paolo Cioffini

Interventi per la realizzazione di infrastrutture per la mobilità ecologica

Dott. Massimo Boni

Sezione Infrastrutture viarie

Ing. Alberto Rossi

Progettisti incaricati



TPS Pro srl
Società di Ingegneria

Coordinatore

Ing. Stefano Ciurnelli

Gruppo di lavoro

Ing. Nicola Murino, Ing. Erica Pallaracci, Ing. Andrea Colovini, Ing. Paola Saladino,
Dott. Giuseppe Siciliano



Coordinatore VAS

Ing. Irene Bugamelli,

Arch. Camilla Alessi, Ing. Gildo Tomassetti, Dott. Urb. Alessia Neri, Dott. Gloria Marzocchi, Geol. Valeriano Franchi, Ing. Leonardo Cameli



Indice

1 Premessa.....	4
2 Consultazione preliminare VAS - scoping.....	5
3 Consultazione VAS e Provvedimento di Parere Motivato	7
4 Motivazioni dell’alternativa di Piano scelta e risultati della valutazione	14
5 Monitoraggio del Piano.....	17



1 Premessa

Il presente documento rappresenta la Dichiarazione di sintesi finale prevista dall'art. 17, comma 1, lett b), D.Lgs. 152/2006, e contiene le informazioni sulle consultazioni condotte con il pubblico e le autorità ambientali interessate. La Dichiarazione di sintesi, quale atto conclusivo della fase di elaborazione e approvazione del Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria 2024-2034, ha lo scopo di descrivere in che modo le considerazioni di carattere ambientale sono state integrate nello stesso, come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e delle risultanze delle consultazioni, nonché le ragioni che motivano le scelte di Piano effettuate. Il presente documento si struttura nelle seguenti parti: Cap. 2 Consultazione preliminare VAS – scoping; Cap. 3 Consultazione VAS e Provvedimento di Parere Motivato; Cap. 4 Motivazione dell'alternativa di Piano scelta e risultato della valutazione; Cap. 5 Monitoraggio del Piano.

La prima fase del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ha previsto la redazione del Rapporto Preliminare Ambientale come prescritto dall'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., comprendente una descrizione del Piano e le informazioni utili ad una prima verifica dei potenziali impatti sull'ambiente dati dall'attuazione del Piano.

Con deliberazione del 17/05/2023, n. 511, la Giunta regionale, ai fini della procedura di formazione, adozione e approvazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032, ha approvato, ai sensi dell'art. 11 della legge regionale 18 novembre 1998, n. 37 e s.m.i, e del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152 e s.m. i. art. 13, i documenti di seguito elencati e scaricabili per la consultazione:

- Documento Programmatico Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032
- Rapporto Preliminare Ambientale 2022-2032



2 Consultazione preliminare VAS - scoping

Con nota n. 0122366 del 25.05.2023 l'Autorità competente per la VAS – Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed autorizzazioni ambientali ha dato avvio alla fase di consultazione sul Rapporto preliminare ambientale predisposto ai sensi dell'art.13 comma 1 del D.Lgs. 152/2006, individuando i seguenti soggetti a partecipare:

- Tutti i Comuni dell'Umbria
- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
- Regione Lazio - Valutazione Ambientale Strategica
- Regione Marche - Valutazioni ed autorizzazioni ambientali
- Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale
- Parco Nazionale dei Monti Sibillini
- MIC Ministero della cultura - Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio dell'Umbria
- ARPA Umbria - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale dell'Umbria
- AURI Autorità Umbra Rifiuti e Idrico
- Provincia di Perugia
- Provincia di Terni
- AFOR - Agenzia Forestale Regionale
- Azienda Unità Sanitaria Locale Umbria 1
- Azienda Unità Sanitaria Locale Umbria 2
- Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo
- Servizio Risorse idriche, Acque pubbliche, Attività estrattive e Bonifiche
- Servizio Prevenzione, sanità veterinaria, sicurezza alimentare
- Servizio Sviluppo rurale e programmazione attività agricole, garanzie delle produzioni e controlli
- Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici e Faunistica venatoria
- Servizio Energia, Ambiente, Rifiuti
- Servizio Riqualificazione Urbana
- Servizio Programmazione generale e negoziata



- Servizio Programmazione, indirizzo, controllo e monitoraggio FESR e PNRR
- Servizio Urbanistica, politiche della casa e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio

Ai sensi dell'Art. 13 del Dlgs. 152/2006 al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, i soggetti competenti in materia ambientale individuati hanno potuto presentare i propri contributi, entro 30 giorni, sulla base della documentazione indicata, all'Autorità competente per la VAS o all'Autorità procedente.

Durante la fase preliminare sono pervenuti i seguenti contributi che fanno parte della Relazione conclusiva integrata nel rapporto ambientale;

- Regione Lazio: Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica
- Regione Toscana: Settore Tutela, Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio
- Regione Toscana: Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale
- Regione Umbria: Servizio Urbanistica, politiche della casa e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio
- Regione Umbria: Servizio Foreste
- Regione Umbria: Servizio rischio idrogeologico, idraulico e sismico, difesa del suolo
- ARPA Umbria

Per il dettaglio di come si sia tenuto conto delle osservazioni degli Enti e di come specifiche informazioni e analisi siano state integrate nel Rapporto Ambientale e nel Piano Regionale dei Trasporti Umbria 2024-2034 si rimanda al paragrafo 5.1 del Rapporto Ambientale.

3 Consultazione VAS e Provvedimento di Parere Motivato

Con deliberazione del 03/07/2024, n. 649, la Giunta regionale ha preadottato, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 18 novembre 1998, n. 37 e s.m.i (Norme in materia di trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422), del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., e del Titolo II della L.R. n. 12/2010, la "Proposta di Piano Regionale dei Trasporti" (rimodulandone il periodo di validità al 2024-2034) comprensiva del Rapporto Ambientale, integrato anche dalla Relazione conclusiva della fase preliminare, la Sintesi non tecnica, e la Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale, ai fini della consultazione del pubblico, ai sensi dell'art. 14 parte seconda del D.lgs. n.152/2006.

A seguito della pubblicazione sul sito istituzionale dei documenti approvati con la sopra citata delibera, durante la fase di consultazione del pubblico, conclusasi il 23 agosto 2024, sono pervenute 12 osservazioni, riportate nell'Allegato 1 della Relazione conclusiva allegata alla Determina Dirigenziale n. 10978 del 17/10/2024.

In data 02/09/2024 è stata convocata la Conferenza Istruttoria VAS, di seguito si riporta un elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale invitati a partecipare:

Autorità procedente: Servizio Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto pubblico locale come autorità procedente

Enti con competenze ambientali

- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Direzione Generale Valutazioni Ambientali
- Regione Lazio - Valutazione Ambientale Strategica
- Regione Marche - Valutazioni ed autorizzazioni ambientali
- Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale
- Parco Nazionale dei Monti Sibillini
- MIC Ministero della cultura - Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio dell'Umbria
- ARPA Umbria - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale dell'Umbria
- AURI Autorità Umbra Rifiuti e Idrico
- Provincia di Perugia
- Provincia di Terni



- AFOR - Agenzia Forestale Regionale
- Azienda Unità Sanitaria Locale Umbria 1
- Azienda Unità Sanitaria Locale Umbria 2
- Tutti i Comuni dell'Umbria

Regione Umbria- Uffici competenti:

- Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo
- Servizio Risorse idriche, Acque pubbliche, Attività estrattive e Bonifiche
- Servizio Prevenzione, sanità veterinaria, sicurezza alimentare
- Servizio Sviluppo rurale e programmazione attività agricole, garanzie delle produzioni e controlli
- Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici e Faunistica venatoria
- Servizio Energia, Ambiente, Rifiuti
- Servizio Riqualficazione Urbana
- Servizio Programmazione generale e negoziata
- Servizio Programmazione, indirizzo, controllo e monitoraggio FESR e PNRR
- Servizio Urbanistica, politiche della casa e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio

Il Comune di Perugia con nota n. 0205814 del 12.09.2024 ha provveduto a richiedere alcune integrazioni e/o chiarimenti in merito sollevate dalla Unità Operativa Ambiente ed Energia. L'autorità procedente ha provveduto con nota n. 0212495 del 23.09.2024 a inviare le integrazioni e i chiarimenti dovuti e che le stesse sono state messe a disposizione al fine di esprimere il parere di competenza da parte di tutti i soggetti invitati alla conferenza. Per il dettaglio delle singole integrazioni si rimanda alla Relazione conclusiva allegata alla Determina Dirigenziale n. 10978 del 17/10/2024.



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

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

	Protocollo	Data	Soggetto
1	0206302	12.09.2024	Regione Lazio - Urbanistica E Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche Del Mare
2	0204408	11.09.2024	Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo
3	0219335	01.10.2024	ARPA
4	0218246	30.09.2024	Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici e Faunistica venatoria
5	0219197	02.10.2024	Comune di Perugia
6	0219278	01.10.2024	Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio dell'Umbria
7	0220676	03.10.2024	Comune di Bastia Umbra
8	0220726	03.10.2024	Servizio Urbanistica, politiche della casa e rigenerazione urbana, tutela del paesaggio
9	0221070 e 0220536	03.10.2024	Regione Toscana Direzione Mobilità. Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
10	0221570	04.10.2024	Provincia di Perugia Pianificazione Territoriale, Ambiente
11	0223726	07.10.2024	Provincia di Perugia Progettazione Viaria e Trasporti

Il contenuto dei pareri pervenuti e le relative considerazioni sono descritti ed analizzati analiticamente nell'apposito **Allegato 2** alla Relazione conclusiva allegata alla Determina Dirigenziale n. 10978 del 17/10/2024.



A conclusione del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano del Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria 2024-2034 – art. 15 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.:

La Giunta Regionale con **Determinazione Dirigenziale n. 10978 del 17/10/2024** ha **espresso il parere favorevole motivato di VAS** integrato con la valutazione ai sensi del DPR 357/97 per la V.Inc.A, sulla proposta di Piano Regionale dei Trasporti 2024 - 2034 nel rispetto delle condizioni ambientali nelle successive fasi di progettazione come riportato nella tabella che segue.

Condizioni ambientali	Recepimento
a) Monitoraggio ambientale ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs 152/2006.	
<p>La sezione del Rapporto Ambientale relativa alle Misure di monitoraggio si dovrà completare disponendo che si sottoscriva, un Protocollo di monitoraggio ambientale tra il Servizio regionale Sostenibilità ambientale, valutazioni e autorizzazioni ambientali e l'Autorità procedente che assume la responsabilità nella gestione delle fasi del monitoraggio, anche avvalendosi dell'ARPA Umbria. Nel Protocollo di monitoraggio ambientale saranno specificati:</p> <ul style="list-style-type: none">• elenco completo degli indicatori (contesto, processo e contributo) compendiato con l'indicazione dei T0 e T Obiettivo, assicurando l'allineamento e l'integrazione con il sistema proprio di monitoraggio del programma in modo da evitare ridondanze e ripetizioni delle misurazioni;• cronoprogramma relativo alla produzione dei report di monitoraggio, possibilmente allineati con il cronoprogramma delle attività di monitoraggio del programma;• modalità di pubblicità dei report di monitoraggio;• modalità di verifica dei contenuti dei report e di attivazione di eventuali misure correttive.	<p>Si è provveduto ad integrare la sottoscrizione di un protocollo di monitoraggio ambientale tra il Servizio regionale Sostenibilità ambientale, valutazioni e autorizzazioni ambientali e l'Autorità procedente all'interno del paragrafo 8.6 del Rapporto Ambientale.</p>
<p>Visti gli investimenti recenti che la Regione Umbria ha destinato alle 5 città principali tramite Agenda Urbana, che hanno visto le stesse dotarsi di sistemi di monitoraggio del traffico, l'Autorità procedente dovrà verificare la possibilità di poter avviare un sistema integrato e coordinato, che garantisca interoperabilità tra gli stessi, attraverso la definizione di un modello, da definire in accordo con gli Enti interessati.</p>	<p>Si prende atto di quanto riportato.</p>
<p>Come stabilito dalla DGR n. 799 del 02/08/2023 sarà avviato il monitoraggio ai fini dell'applicazione della Strategia di Sviluppo Sostenibile Regionale.</p>	<p>Si prende atto di quanto riportato.</p>



Condizioni ambientali	Recepimento
L'autorità competente insieme ad ARPA terrà conto delle ulteriori attenzioni alle quali si dovrà rivolgere il monitoraggio in relazione alla domanda di mobilità, in quanto costituisce un elemento di rafforzamento delle ipotesi assunte a base dello scenario di progetto, e maggiormente a garanzia della sostenibilità, sia in termini trasportistici che in ordine alle scelte progettuali e agli impatti da esse generati sul consumo di suolo e frammentazione, sulla qualità dell'aria, sull'inquinamento acustico.	Si prende atto di quanto riportato.
Il monitoraggio del piano potrà prevedere un aggiornamento dell'analisi di domanda nel breve periodo, entro i primi 3 anni di attuazione, per verificare la validità del modello alla base delle di scelte progettuali, e rivederne, se del caso, la programmazione.	Si prende atto di quanto riportato.
b) Aspetti relativi alla salute	
Nelle successive fasi progettuali che possono interessare ambiti urbani si raccomanda di tenere in considerazione le "Linee regionali di indirizzo in materia di pianificazioni urbane nell'ottica di Urban Health" che la Regione ha approvato con DGR N. 432 del 26/04/2023 come strumento finalizzato alla valutazione degli aspetti legati al rapporto fra territorio e salute pubblica.	Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.
c) Aspetti geologici e gestione idraulica	
Relativamente alla materia di idraulica, di cui al R.D. 25 luglio 1904 n. 523, nell'ambito del PRT Regione Umbria si ricorda che si dovrà esprimere il proprio parere nei casi in cui siano presenti eventuali interferenze con i corsi d'acqua demaniali.	Nella fase attuativa degli interventi previsti dal Piano verranno analizzate le potenziali interferenze con i corsi d'acqua demaniali e verranno predisposti gli eventuali pareri specifici.
d) Aspetti paesaggistici	
Si rammenta la salvaguardia delle aree sottoposte a tutela paesaggistica di cui all'art.136 e art.142 ai sensi Dlgs 42/2004, non solo pertinenti alla Regione Umbria ma come richiesto dalle regioni limitrofe anche dai paesaggi transregionali proprio per la natura intrinseca delle reti infrastrutturali;	Per l'analisi delle aree sottoposte a tutela paesaggistica di cui all'art.136 e art.142 ai sensi Dlgs 42/2004, in relazione agli interventi previsti dal Piano, si rimanda al paragrafo 7.5 del Rapporto Ambientale dove vengono evidenziati i singoli interventi che interessano regioni limitrofe. Se ne terrà conto nelle successive fasi attuative degli interventi.
Le reti infrastrutturali dovranno essere nella maggiore misura possibile integrate e rispettose della morfologia, dell'assetto vegetazionale e della 'natura' stessa dei territori attraversati, sulla base di prioritari obiettivi di qualità paesaggistica individuati dalla pianificazione paesaggistica, che orientino strategicamente le politiche del paesaggio interfacciandosi con quelle dell'ambiente e del territorio conciliando le esigenze di connessione e sicurezza stradale con le esigenze ambientali e paesaggistiche e dunque con le componenti materiali e immateriali del territorio quale espressione dell'identità collettiva.	Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.



Condizioni ambientali	Recepimento
<p>Si prende atto che il Rapporto Ambientale, ha preso in considerazione che nelle successive fasi attuative degli interventi si potrà ricorrere laddove possibile, (nelle rotatorie e svincoli) alle green and blu infrastructures e alle Natural-Based Solutions (Soluzioni Basate sulla Natura), alle tecniche d'ingegneria naturalistica da realizzare lungo le strade e nei parcheggi adottando i sistemi di drenaggio sostenibile al fine di favorire il deasealing (depavimentazione) e il conseguente aumento della permeabilità del suolo, affiancando le infrastrutture tradizionali a infrastrutture verdi e le greenways, in modo da stimolare nuovi comportamenti (ciclovie e percorsi pedonali) e fruizioni legate al benessere e allo sport, salvaguardando il verde esistente e arricchendolo con la presenza di nuove piantumazioni favorendo la sostenibilità ambientale e la biodiversità.</p>	<p>Si prende atto di quanto riportato.</p>
<p>L'attuazione del PRT dovrà evitare un ulteriore consumo di suolo legato alla realizzazione delle nuove infrastrutture, soprattutto nei casi in cui tali realizzazioni innescano fisiologicamente processi insediativi lungo i nuovi rami infrastrutturali e, interferenze con i territori rurali/naturali di tipo paesaggistico ma anche naturalistico. In questi casi occorre prevedere l'implementazione di opere di mitigazione e di miglior inserimento nel contesto.</p> <p>A tal fine si definiscono i seguenti criteri per attuare le misure di mitigazione da perseguire ai livelli progettuali successivi:</p> <ul style="list-style-type: none">a) ridurre nella maggiore misura possibile gli adeguamenti/ampliamenti stradali con correlati svincoli/rotatorie, ecc. in prossimità di nuclei urbani storici nonché in prossimità di complessi o organismi monumentali o anche comportanti l'adeguamento di ponti ricadenti nella casistica di cui all'art. 10 c. 1 del D.lgs 42/2004, spesso snaturati nei loro caratteri storici e architettonici, individuando possibili alternative che garantiscano la sicurezza stradale;b) per gli interventi infrastrutturali già programmati, relativamente ad attraversamenti fuori terra o in microtunnel con relativi ingressi e uscite e collegamenti, indicare la necessità di adottare misure specifiche e/o possibili forme di mitigazione per la conservazione dell'assetto morfologico e vegetazionale del territorio e della sua visibilità/percepibilità da/verso nuclei urbani storici da media e lunga distanza;c) evitare/ridurre al minimo strettamente necessario la creazione di nuovi rami stradali o l'adeguamento con caratteri di nuova rete infrastrutturale urbana di reti viarie in territori dai caratteri rurali/naturali prevalentemente integri, nonché gli attraversamenti fluviali e di superfici boschive;d) per le piste ciclopedonali, proliferanti su tutto il territorio, adeguare i percorsi per tracciato, dimensioni e materiali di finitura ai percorsi già esistenti senza crearne di nuovi, comunque nell'ottica che il percorso debba essere funzionale alla conoscenza del territorio e non modificato al punto da alterare il territorio nei suoi caratteri distintivi per poterlo attraversare.	<p>Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.</p>



Condizioni ambientali	Recepimento
e) Aspetti archeologici	
Si ricorda, quanto previsto dall'ultimo Codice dei Contratti (D.Lgs.36/2023) che all'art.41, c.4 e Allegato I.8, art.1, che regola la procedura di Verifica Preliminare di Interesse Archeologico (VPIA), meglio definita nelle sue modalità e applicazioni nelle Linee Guida di cui al D.P.C.M. 14/02/2022, cui attenersi nella fase di progettazione preliminare	Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.
Nel quadro della tutela del paesaggio, si ricorda che anche il Paesaggio archeologico trova il suo più ampio ambito di applicazione nella Parte III del Codice dei beni Culturali (D.Lgs.42/2004), all' art.146 c.1, lett. m), e in quanto tale è da tenere in considerazione nella pianificazione dell'opera.	Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.
f) Aspetti naturalistici Nelle successive fasi di progettazione degli interventi si dovrà tenere conto che:	
tutti i progetti, interventi o attività che interessino uno o più siti della rete Natura 2000, dovranno essere sottoposti a specifica Valutazione di Incidenza Ambientale;	Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.
la documentazione tecnica relativa alla relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale dovrà essere prodotta in coerenza con quanto previsto dalle Linee Guida Nazionali per la V.Inc.A. pubblicate sulla G.U. n. 303 del 28/12/2019 e recepite dalla Regione Umbria con D.G.R. n. 360/2021	Si terrà conto delle indicazioni fornite per le successive fasi di attuazione degli interventi previsti dal PRT 2024-2034.

4 Motivazioni dell'alternativa di Piano scelta e risultati della valutazione

L'analisi del quadro pianificatorio e programmatico ha permesso l'individuazione di quegli interventi d'interesse nazionale, regionale e provinciale previsti sul territorio della Regione Umbria. A questo si è aggiunto un lavoro di raccolta e sistematizzazione degli interventi forniti dall'Amministrazione Regionale.

Per ciascun ambito di applicazione (Settore Ferroviario, Settore Viabilità, Settore Trasporto Pubblico e materiale rotabile, Settore Cammini e Ciclovie), è riportato, all'interno del paragrafo 5.4 del Rapporto Ambientale, il set degli interventi che compongono il **Quadro Programmatico Progettuale del PRT 2024 2034 della Regione Umbria**.

Per l'attuazione degli obiettivi specifici precedentemente analizzati il Piano prevede svariati interventi, sia di tipo gestionale che infrastrutturale, suddivisi nei seguenti scenari in funzione della disponibilità del finanziamento:

- **SR Scenario di riferimento**, ovvero integralmente finanziato;
- **SP Scenario di Progetto**, ovvero intervento parzialmente finanziato o integralmente non finanziato;
- **SE Scenario Evolutivo**, ovvero interventi di progetto oltre lo scenario di Piano.

La valutazione delle singole azioni, sviluppata all'interno del capitolo 7 del Rapporto Ambientale, ha tenuto conto solo degli interventi previsti dallo Scenario di Piano che non fossero già previsti dal PRT vigente o da altra pianificazione (ad esempio PUMS di Perugia) in quanto già sottoposti a valutazione ambientale.

Le azioni in attuazione delle Strategie del PRT saranno ovviamente rivolte al comparto della mobilità.

Molte delle azioni sono di tipo regolamentare o sui servizi e non proporranno modifiche significative all'assetto infrastrutturale della rete di trasporto, ma, al contrario, perseguono un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente, intesa come sistema per i movimenti dei veicoli privati, pubblici e pedoni.

Si possono distinguere due macro-tipologie di azioni, quelle "gestionali" e quelle "infrastrutturali". Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nel potenziamento dei servizi e nell'implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano e quindi sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei

mezzi, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica e non hanno una interazione con le risorse naturali.

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

Si è proceduto ad una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto alle componenti ambientali sia rispetto agli obiettivi di sostenibilità.

Per queste azioni in particolare, ma anche per tutte le altre, diventa dunque rilevante l'attività di monitoraggio del piano, necessaria a verificare l'evoluzione del sistema della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità assunti.

Nello specifico, per quanto riguarda la componente mobilità e trasporti, come è naturale immaginare tutte le azioni del PRT mostrano una buona coerenza con gli obiettivi di sostenibilità in tema di mobilità e trasporti della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile sia Europea che nazionale, in particolare per quanto riguarda gli obiettivi di conversione a una mobilità maggiormente sostenibile, attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici, delle connessioni ciclabili.

Le azioni del PRT appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità sull'inquinamento atmosferico. Infatti, la maggior parte delle azioni del PRT sono finalizzati a potenziare la mobilità sostenibile e orientare la domanda verso forme meno inquinanti. Ovviamente in fase di attuazione e realizzazione, anche attraverso il monitoraggio si dovrà verificare che non comportino effetti negativi non previsti, in particolare gli interventi stradali, ancorché si evidenziano gli effetti complessivi positivi delle politiche azioni previste dal PRT.

Gli interventi con i quali sono declinati gli obiettivi del PRT, risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità su consumi energetici ed emissioni climalteranti, in quanto tendono a promuovere forme di mobilità sostenibile: sviluppo del trasporto pubblico sostenibile, promozione della modalità dolce ed un utilizzo più efficiente dei mezzi di trasporto, nonché la decarbonizzazione dei veicoli TPL.

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

Vengono perseguiti anche gli obiettivi sulla sicurezza, inoltre tutte le azioni volte a ridurre le emissioni, favorire la mobilità attiva hanno effetti positivi sulla salute.



Nell'attuazione delle azioni è però importante che vengano evitati e quando non possibile mitigati gli eventuali effetti negativi che alcuni interventi, in particolare quelli infrastrutturali potrebbero avere sul sistema ambientale paesaggistico.

5 Monitoraggio del Piano

Il D-Lgs 152/06 in merito al monitoraggio prevede:

- la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell'attuazione del Piano, dell'efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell'ambiente.

Il Rapporto Ambientale definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Gli indicatori utilizzati nella VAS hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre, sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in tre macroambiti:

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente

collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

- **Indicatori di attuazione** misurano l'attuazione del piano
- **Indicatori di contributo** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano e come questi contribuiscono agli obiettivi di sostenibilità. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

Il monitoraggio è lo strumento di governance e di comunicazione del Piano. Vista la complessità del piano è necessaria una continua attività di misurazione dell'efficacia delle azioni e delle politiche intraprese. Risulta dunque imprescindibile dotarsi di risorse addizionali necessarie ad attuare il piano di monitoraggio che raccolgano i dati utili a quantificare gli indicatori scelti per misurare l'efficacia dell'impianto proposto.

Per le attività di monitoraggio sarà sottoscritto un Protocollo di monitoraggio ambientale tra il Servizio regionale Sostenibilità ambientale, valutazioni e autorizzazioni ambientali e l'Autorità procedente che assume la responsabilità nella gestione delle fasi del monitoraggio, anche avvalendosi dell'ARPA Umbria. Nel Protocollo di monitoraggio ambientale saranno specificati:

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



- modalità di verifica dei contenuti dei report e di attivazione di eventuali misure correttive.

Il Piano di monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità.

Il monitoraggio del PRT è un processo che si struttura su un ciclo quinquennale in un arco temporale di quindici anni. All'interno della finestra temporale di cinque anni, è possibile contraddistinguere tre macro-fasi principali:

- Fase dell'acquisizione dati;
- Fase della verifica del raggiungimento obiettivi;
- Fase della predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive.

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, nella finestra temporale dei 5 anni, vede le attività di raccolta dati continue nell'arco temporale, mentre al quinto anno devono essere concluse le attività di verifica, partecipazione, individuazione di eventuali azioni correttive pubblicazione Report Monitoraggio ed eventualmente aggiornamento del PRT.