COMUNE DI PERUGIA

S.O. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PROGETTI STRATEGICI

Variante al PRG
Parte Strutturale e Parte operativa
per la realizzazione della linea bus rapid transit (BRT) prevista dal piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Perugia - infrastrutturazione corridoio Pievaiola – Settevalli (Linea Castel Del Piano – Fontivegge)

RELAZIONE

Aggiornata a seguito di Determinazione Dirigenziale Regione Umbria n.8681 del 30/08/2022 – Procedura per la verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 156/2006 ed art.9 della L.R. 12/2010

Gruppo di lavoro:
dott.ssa Francesca Sacco
dott.ssa Alessandra Coli
dott.ssa Claudia Angeletti
geom. Claudio Cicioni
p.i. Franco Cappelletti

Dirigente.
arch. Franco Marini

Franco Marini
05.09.2022
12:11:30
GMT+00:00

PREMESSA

La variante al PRG in oggetto riguarda l'adeguamento dello strumento urbanistico al progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova linea BRT della città di Perugia, redatto dalla società TPS Pro Srl nel 2019 su incarico del Comune di Perugia ed approvato con Delibera della Giunta Comunale n°6 del 13.01.2021.

Il Bus Rapid Transit è un innovativo sistema di trasporto elettrico, che si basa su un concetto avanzato di trasporto su gomma con standard di particolare qualità, caratterizzato da un basso livello di emissione ed elevata capacità di trasporto. Esso prevede l'uso di veicoli elettrici su gomma, che viaggiano su strada con sede propria o promiscua, snodati dal design moderno e ad elevata capacità di trasporto (120 passeggeri), di fermate di rilevante qualità architettonica atte a garantire l'accessibilità universale, di intersezioni semaforiche per garantire allo stesso un flusso preferenziale, parcheggi di interscambio e un sistema avanzato di infomobilità. Tutti gli spazi contigui come i percorsi ciclabili, le sedi stradali e i marciapiedi, vengono riqualificati.

Si evidenzia che l'intervento del BRT è stato previsto nell'ambito del nuovo Piano urbano per la Mobilità sostenibile (PUMS) della città di Perugia, approvato con D.C.C. n° 56/2019 e già assoggettato a valutazione ambientale strategica (VAS).

Il tracciato, che si sviluppa interamente all'interno dei limiti del comune di Perugia, ha come obiettivo di mettere in collegamento la periferia sud-occidentale della città con la stazione ferroviaria di Fontivegge, la stazione principale del capoluogo umbro.

Lungo il suo percorso, la linea BRT servirà i principali quartieri del quadrante Sud-Ovest della città di Perugia, l'area produttiva di Sant'Andrea delle Fratte e il Polo Ospedaliero e Universitario di Santa Maria della Misericordia, collegandoli alla stazione ferroviaria di Perugia Fontivegge e, tramite intermodalità con il minimetrò, al centro storico. Le arterie servite, a partire da Castel del Piano, sono le seguenti: Via Fausto Luciani, Via Strozzacapponi, Strada Regionale 220 "Pievaiola", Strada delle Fratte, Via Sandro Penna, Via Pietro Soriano, Viale San Sisto, Via Gaetano Donizetti, Strada San Sisto-Settevalli, Viale Vittorio Trancanelli, Strada Provinciale 344 tratto I "di Pila", Via Chiusi, Via Settevalli, Via Martiri dei Lager, Via Pievaiola e Via Sicilia.

Nello specifico il progetto di fattibilità tecnico-economica della nuova linea BRT, posto che la stessa utilizzerà prevalentemente, come già ricordato, le arterie viabilistiche cittadine esistenti con l'approntamento sia di corsie dedicate che promiscue, riguarda anche i seguenti interventi:

a) La realizzazione della Fermata Capolinea di Castel del Piano e relativo parcheggio di scambio;
b) La realizzazione di un nuovo tratto viario collegante la via "Luciani" con la rotatoria realizzata recentemente dalla Provincia di PG con l'interferenza di un comparto edificatorio previsto nel vigente PRG;
c) La realizzazione della nuova fermata BRT lungo via Penna interferente il sito ove attualmente insiste la ricicleria per lo smaltimento dei rifiuti;
d) La realizzazione della fermata posta in corrispondenza dell'area ospedaliera del "Santa Maria della Misericordia" e la facoltà universitaria di "Medicina";
e) La realizzazione del deposito dei mezzi dell'infrastruttura del BRT con spazi per uffici posto a Sud dell'abitato di Ponte della Pietra;
f) La realizzazione di un nuovo tratto viario corredato di rotatoria per consentire l'innesto con l'esistente via Chiusi;
g) La realizzazione di una fermata posta in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero";
h) La realizzazione di una fermata posta in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la via Settevalli e via Piccolpasso;
i) La realizzazione della fermata Capolinea di Fontivegge consentendo l'interscambio con Treno e Minimetrò nonché con le linee urbane.

1. LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PRG VIGENTE

La nuova linea del BRT ricade prevalentemente nella zonizzazione del PRG classificata come viabilità di PRG (art. 98 del TUNA).
Gli interventi progettati, di cui ai punti sopra descritti, sono classificati come di seguito specificato:

a) Zona "Spu" (art. 171 del TUNA) ed in minima parte zona "Ppu" (art. 172 del TUNA);
b) Comparto edificatorio residenziale "CE22" (art. 125 del TUNA) ed in parte zona "Ppu" (art. 172 del TUNA);
c) Zona per attività di completamento "D2"(25) (art. 151 del TUNA), in parte viabilità di PRG (art. 98 del TUNA) ed in parte zona "Ppu" (art. 172 del TUNA);
d) Comparto con classificazione mista Fc/Fbu(1) (art. 166 del TUNA);
e) Zona "Pcu" (art. 34 del TUNA), zona "PprA" (art. 126 del TUNA) ed in parte zona "Bosco PTCP" (art. 55 del TUNA);
f) Zona "PprA" (art. 126 del TUNA);
g) Fascia di igiene ambientale (art. 105 del TUNA);
h) Viabilità di PRG (art. 98 del TUNA) e zona "Ff" (art. 169 del TUNA);
i) Zona "Ff" (art. 169 del TUNA).

Gli interventi di cui ai punti a), b), c), d), g), h), ed i) attengono alla parte operativa del PRG;
l'intervento di cui al punto e), oltre agli allargamenti (contenuti) della viabilità compresa tra la rotatoria di via Trancanelli e quella di Ponte della Pietra (che nella parte operativa assume la denominazione di "Corridoio infrastrutturale del BRT"), attengono invece alla parte strutturale del PRG in quanto riguardano la modifica di limitate porzioni di terreno destinato a Parco Campagna Urbano "Pcu", la cui definizione in termini di perimetrazione e disciplina trova diretta applicazione nella parte strutturale.

Dal punto divista dei vincoli, il tracciato della nuova linea di trasporto oggetto della variante ricade per un tratto di circa 2,2 km in località Castel del piano e per un tratto di circa 220 mt in via Settevalli, in zona vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. m) del D.Lgs. 42/2004, come zona di interesse archeologico di tipo indiziario.
L'area deputata alla realizzazione del deposito mezzi e uffici, ricade in zona esondabile "C" (tempi di ritorno 500 anni) del Piano di assetto idraulico (PAI) dell'autorità di bacino. La stessa area, che avrà destinazione Ff, ricade in parte in area vincolata ai sensi dell'art.142 lett c) del D.lgs. 42/2004.
Ricade, inoltre, nell'ambito delle "aree a potenziale pericolosità idraulica", un vincolo introdotto dal PRG e regolamentato all'art.84 del tuna.
Nell'ambito della rete ecologica regionale, parte del tracciato e l'area del deposito mezzi ricadono tra i cosiddetti "corridoi e pietre di guado", "connettività corridoi e pietre di guado", "frammenti" e "connettività frammenti". Alla luce di tale vincolo, al fine di contenere il consumo di suolo e garantire un corretto funzionamento della rete ecologica, la previsione del nuovo deposito mezzi di cui al punto e) specificato in premessa è stata ridimensionata secondo le modalità descritte nel paragrafo 2.

Su tali presupposti la Variante al P.R.G. contempla quanto segue.

- **PRG Parte Operativa**:

1) L'intero tracciato del BRT viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" con l'introduzione nel TUNA di un nuovo articolo (il 99 Bis) dedicato;
   in detto articolo si stabilisce che: < *a corredo del "corridoio infrastrutturale del BRT" è ammessa la realizzazione di interventi legati al progetto (allargamenti stradali, marciapiedi, fermate) ricadenti nella fascia di rispetto della viabilità esistente come previsto dall'art.220,*

c.1 lett. g) della LR 1/2015, facendo salve le potenzialità edificatorie delle zone contermini lo stesso corridoio infrastrutturale. La realizzazione degli interventi è altresì ammessa nelle zone agricole ai sensi della lettera b) del medesimo articolo >.
Nei tratti di nuova realizzazione (Castel del Piano e Ponte della Pietra) e negli ampliamenti più rilevanti (Strozzacapponi, Via Penna, Sant'Andrea delle Fratte-S.Sisto, Case Nuove, Via Chiusi, Via Settevalli, Via Piccolpasso, San Faustino) della viabilità esistente, il tracciato tiene conto di eventuali maggiori ingombri derivanti dagli approfondimenti relativi ai successivi stadi di progettazione degli interventi.

2) La nuova Fermata Capolinea di Castel del Piano e relativo parcheggio (cfr. punto a) vengono classificati come zona "Ff" ed area per parcheggio pubblico "P".
3) Il nuovo tratto viario collegante la via "Luciani" con la rotatoria realizzata recentemente dalla Provincia di PG (cfr. punto b), viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" di cui al punto 1.; ciò comporta la riduzione del vigente Comparto "CE22" (senza modifica della capacità edificatoria) e l'eliminazione della zona "Ppu" contermine.
4) La fermata prevista in Via Penna (cfr. punto c) comporta la riduzione dell'adiacente zona "D2(25); per detta zona viene tuttavia introdotta la condizione per la quale la potenzialità edificatoria ammessa è pari a quella determinata sulla base delle previsioni vigenti alla data del 30/06/2022.
5) In corrispondenza dell'area ospedaliera del "Santa Maria della Misericordia" e la facoltà universitaria di "Medicina" (cfr. punto d), la realizzazione della fermata e il tratto viario impegnato dal BRT viene rappresentato in cartografia con apposito tratteggio all'interno della zonizzazione vigente "Fc/Fbu(1)"; a tal fine viene integrata la disposizione particolare di cui all'art. 166 del TUNA nei termini descritti.
6) L'area del deposito dei mezzi dell'infrastruttura del BRT con spazi per uffici posto a Sud dell'abitato di Ponte della Pietra (cfr. punto e), di superficie pari a circa 28.000 mq., viene riclassificata come zona "Ff".
7) Il nuovo tratto viario corredato di rotatoria per consentire l'innesto con l'esistente via Chiusi (cfr. punto f)) viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" di cui al punto 1.
8) La fermata posta in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero" (cfr. punto g) viene classificata come "Corridoio infrastrutturale del BRT".
9) La fermata posta in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la via Settevalli e via Piccolpasso (cfr. punto h) viene classificata come "Corridoio infrastrutturale del BRT".
10) La fermata Capolinea di Fontivegge (cfr. punto i), viene confermata come zona "Ff".

La riduzione dell'area "Spu" pari a circa mq. 3.537 (punto a) e di aree a verde pubblico pari a circa mq. 10.779 (punto a, b e punto c), non influisce sul dimensionamento dello standard minimo richiesto per le UUT di riferimento nn. 25 e 26 di Castel del Piano e Sant'Andrea delle fratte.

Relativamente alla nuova zona "Ff" (punto 6), gli interventi edificatori previsti saranno regolati da apposita disposizione particolare riguardante la densità territoriale max ammessa, pari a 1,5 mc/mq ed altezza max di m. 20,00. Sono grandezze urbanistiche più contenute rispetto a quelle previste di norma per le zone Ff (i cui limiti, all'art. 21 del Tuna, sono fissati rispettivamente pari ad una densità territoriale di 4,5 mc/mq. ed altezza max degli edifici pari a m. 30,00), in ragione del particolare contesto paesaggistico e ambientale in cui si inserisce la nuova previsione.

Contestualmente all'introduzione del tracciato del BRT si provvede altresì ad eliminare quello relativo alla seconda linea del Minimetrò collegante la stazione di Fontivegge con il terminal posto in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero" di via Settevalli, nonché a modificare le schede Ac.fi. interessate dalla previsione del nuovo corridoio infrastrutturale.

Detta eliminazione comporta: - la riclassificazione delle aree preposte alle stazioni del Minimetrò (indicate rispettivamente: - in prossimità dell'Ac.fi. n.2 ed in prossimità del centro commerciale "Emisfero") come zona "Fa" e "Fascia di igiene ambientale"; - la rettifica della prescrizione particolare riguardante la zona "IC5" (ove insiste il centro commerciale dell'Emisfero") indicata all'art. 99 del TUNA.

Le aree interessate dalla proposta progettuale (classificate in parte come zona "Spu", in parte come zona residenziale "CE22", zona "Ppu", zona "Ep", zona "PprA", zona "Fascia di igiene ambientale", zona "Pcu") sono in parte di proprietà pubblica ed in parte di proprietà privata, e risulta pertanto necessario acquisirle tramite procedimento espropriativo.

- **PRG Parte Strutturale**:

Pur trattandosi complessivamente di interventi attinenti alla parte operativa del vigente PRG, necessita ricorrere alla variante strutturale per le motivazioni precedentemente espresse; in particolare, ciò attiene (per maggior rilevanza) alla prevista indicazione progettuale relativa al sito in cui verrà realizzato il deposito per la manutenzione dei mezzi del BRT con spazi per uffici , il quale risulta in parte (circa 13.700 mq) classificato come Parco Campagna Urbano "Pcu", la cui definizione in termini di perimetrazione e disciplina, come già specificato, trova diretta applicazione nella parte strutturale.
Conseguentemente l'area d'interesse (di superficie pari a circa 28.000 mq), riclassificata come zona "Ff" nella parte operativa del PRG, assume la classificazione di "Ambiti per attrezzature e servizi di interesse territoriale "PS" (art. 31 del TUNA).

2. LE MODIFICHE INTRODOTTE RISPETTO ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

La presente proposta di variante ha recepito il progetto dello studio di fattibilità per la realizzazione del BRT approvato con DGC n.6 del 13/1/2021.
Nel corso della stesura della variante, anche a seguito di un confronto con gli uffici regionali deputati alla verifica di assoggettabilità a Vas e di approfondimenti degli uffici finalizzati a minimizzare gli effetti di alcune scelte sul sistema della viabilità eccessivamente penalizzanti per alcune attività produttive, vengono proposte due modifiche rispetto al progetto proposto con lo studio di fattibilità.
Le modifiche proposte riguardano in particolare la previsione del nuovo deposito Bus in località Ponte della pietra ed un nuovo tracciato viario come collegamento tra via Morettini e via Dottori, nella zona industriale di Settevalli.

Nuovo Deposito Bus. Il nuovo deposito bus, funzionale anche al BRT, è stato previsto in località Ponte della pietra su una proprietà di "Umbria TPL e Mobilità SpA", attivata con DGR n° 1050/2021 quale Agenzia Unica Regionale per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale. Detti terreni sono localizzati in un contesto ambientale caratterizzato dalla presenza di due corsi d'acqua: il torrente Genna e il fosso di Vestricciano. Lo studio di fattibilità ha previsto che il deposito e uffici del TPL sia realizzato su un'area di circa 3 ettari, a cavallo del fosso di Vestricciano.
Per motivi di limitazioni delle ricadute sull'ambiente e sul paesaggio e di contenimento del consumo di suolo, fattori qualificanti i progetti finanziati nell'ambito del PNRR, si ritiene opportuno salvaguardare una delle due sponde del torrente Vestricciano, chiudendo la perimetrazione della nuova previsione del deposito (zona Ff) sulla destra idraulica del torrente di Vestricciano, lasciando la sponda sinistra come zona agricola.

Previsione prolungamento Via Morettini. L'altra modifica riguarda l'eliminazione di una previsione viaria di collegamento tra Via Morettini e via Dottori, finalizzata a "scaricare" il traffico su un tratto di Via Settevalli, destinato a ospitare una corsia dedicata al BRT. A seguito di ulteriori

approfondimenti si è arrivati alla considerazione che la nuova previsione viaria, pur utile dal punto di vista trasportistico, fosse eccessivamente penalizzante per alcune imprese che avrebbero subito espropri molto importanti con possibile compromissione dell'attività produttiva.
E' stata quindi ipotizzata una diversa proposta, eliminando la previsione di prolungamento di via Morettini e prevedendo un allargamento del tratto di Via Settevalli, per confermare la necessaria previsione di una corsia dedicata al BRT.

INTEGRAZIONE A SEGUITO DELLE PRESCRIZIONI, INDICAZIONI E CRITERI DELLA REGIONE UMBRIA

La presente variante è stata sottoposta alla procedura di verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art.12 del D.Lgs. 156/2006 ed art.9 della L.R. 12/2010.

A seguito di ciò, il Servizio Valutazioni ambientali, sviluppo e sostenibilità ambientale - Direzione Regionale Governo Del Territorio, Ambiente, Protezione Civile, con Determinazione Dirigenziale n. 8681 del 30/08/2022 (allegata alla presente relazione) ha espresso la non necessità di sottoporre a VAS (Valutazione Ambientale Strategica) la variante al PRG parte operativa. L'atto tuttavia contempla delle indicazioni e criteri tesi a garantire un migliore inserimento ambientale degli interventi riguardanti:

Aspetti Urbanistici
-La variante dovrà essere presentata in conformità all'art. 32 comma 5 della L.R. 1/2015 per quanto riguarda il PRG parte Operativa, in conformità all'art. 32 comma 4 per la sola parte che interessa la modifica al PRG parte Strutturale;
-L'adeguamento della viabilità esistente alla nuova linea del Bus Rapid Transit dovrà assicurare il rispetto delle norme funzionali e geometriche previste dal regolamento di Esecuzione del Codice della Strada. Si specifica che per effetto della dichiarazione di illegittimità costituzionale (Sentenza Corte Costituzionale n° 68/2018) del comma 10 dell'art.28 della L.R. 1/2015, il parere di cui all'art. 89 del DPR 380/2001 sulla variante in oggetto, da esprimere prima dell'adozione della stessa, deve essere reso dal Servizio regionale "Geologico, programmazione interventi sul rischio idrogeologico e gestionale delle competenze regionali in materia di acque pubbliche", come individuato con DGR n. 477/2018, attualmente Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo. Resta inteso che, per gli aspetti di natura idraulica, l'espressione del parere disposto dal sopracitato art. 28 comma 10 della L.R. 1/2015, rimane in carico del Comune, previa determinazione della Commissione comunale per la qualità architettonica e il paesaggio di cui all'art. 112 comma 4della stessa legge.
Aspetti paesaggistici
Si raccomanda di porre particolare attenzione nel caso degli interventi previsti (nuove fermate, ampliamenti della carreggiata, adeguamenti aree di sosta, area per nuovo deposito per i Bus in zona Ponte la Pietra), sia che intercettino o meno aree sottoposte a tutela, di avere l'accortezza di curare la qualità della progettazione, anche sotto il profilo ambientale paesaggistico, prevedendo delle opportune misure di inserimento paesaggistico. In particolare, bisognerà cogliere l'occasione di valorizzare lo spazio di prossimità dell'infrastruttura e i bordi dello spazio viario con presenza di zone destinate al verde.
La progettazione dovrà essere particolarmente accurata per quanto riguarda il nuovo deposito e per le nuove fermate, bisognerà cercare di limitare gli scavi e i rinterri, curare il drenaggio delle acque e contenere l'abbattimento della compagine vegetale allo stretto indispensabile".
Aspetti archeologici
Tutte le operazioni di scavo e movimento terra dovranno essere eseguite in regime di controllo archeologico in corso d'opera a cura di personale archeologico specializzato, che, con oneri a carico della Stazione appaltante, segua con continuità gli interventi operando sotto la Direzione scientifica della Soprintendenza competente

Aspetti idraulici
Considerato che l'area in variante al P.R.G. parte Strutturale potrebbe interferire con le fasce di pericolosità e rischio idraulico del P.A.I. si fa presente che in tale ambito, ai sensi dell'art. 27 comma 2 delle N.T.A. del P.A.I., dovranno essere previste le nuove e le future edificazioni al di fuori delle fasce a maggiore pericolosità idraulica A e B.
Aspetti naturalistici
Si dovrà mantenere una fascia libera da previsioni urbanistiche e opere di urbanizzazione di ampiezza pari ad almeno 20 metri a partire dal limite della vegetazione ripariale presente lungo il lato sud dell'area interessata dal deposito. Nella fascia di rispetto dovranno essere messe a dimora specie arboree e arbustive coerenti con la fitocenosi presente secondo lo schema riportato in fig.1., a compensazione della diminuzione di funzione di corridoio dovuta all'occupazione, a fini urbanistici, dell'area individuata come tale.

```
 a – 2 m – a – 2 m – a
  |         |         |
4 m  A   4 m   A    4 m
  |         |         |
a – 2 m – a – 2 m – a
  |         |         |
4 m  A   4 m  A    4 m
  |         |         |
a – 2 m – a – 2 m – a
```

Schema fasce di vegetazione (Fig.1)

Per le fasce di vegetazione, la messa a dimora delle specie dovrà prevedere uno schema a quinconce, nel quale sia prevista l'alternanza albero (A) arbusto (a), con distanza massima tra gli arbusti di 2 m sul lato corto e 4 m sul lato lungo, con gli individui arborei posti al centro del rettangolo formato dagli arbusti, così come sopra indicato, modulando le singole unità in relazione all'ampiezza della fascia di vegetazione da realizzare.
Aspetti concernenti gli adempimenti per il rispetto del principio DNSH
La documentazione tecnica a supporto della proposta progettuale dovrà comprendere uno specifico documento che analizzi i contenuti della proposta per dimostrare il rispetto del Principio DNSH in coerenza con le analisi e valutazioni svolte in sede di Verifica di assoggettabilità a VAS.

Ad esito del recepimento delle indicazioni disposte, si riscontrano le seguenti determinazioni:

Relativamente agli Aspetti Urbanistici:

1. Per quanto attiene l'iter approvativo della variante, si precisa che la modifica alla parte strutturale sarà approvata in conformità all'art. 32 comma 3 (e non 4) della L.R. 1/2015;
2. Si concorda in merito alla condizione per la quale l'adeguamento della viabilità esistente alla nuova linea del BRT dovrà assicurare il rispetto delle norme funzionali e geometriche fissate dal regolamento di Esecuzione del Codice della Strada;
3. In merito alla richiesta di parere di cui all'art. 89 del DPR 380/2001, il Comune già opera nei termini richiamati sia per quanto di competenza del "Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico" regionale, sia per quanto riguarda quello in materia idraulica il cui parere è espresso previa determinazione della Commissione Comunale per la qualità architettonica ed il paesaggio.

Relativamente agli Aspetti paesaggistici:

1. L'indicazione volta ad attenzionare la qualità della progettazione della nuova infrastruttura del BRT anche sotto il profilo ambientale paesaggistico, prevedendo delle opportune misure di inserimento paesaggistico, verrà recepita in sede di elaborazione del progetto definitivo ed esecutivo con particolare riferimento al nuovo deposito e alle nuove fermate.

Relativamente agli Aspetti archeologici:

1. Quanto indicato dovrà essere preso in considerazione nella fase della progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera.

Relativamente agli Aspetti idraulici:

1. L'area deputata alla realizzazione del nuovo deposito che interessa la modifica al PRG parte strutturale, non interferisce con le fasce di pericolosità e rischio idraulico A e B del PAI.

Relativamente agli Aspetti naturalistici:

1. L'indicazione di mantenere una fascia libera da interventi edilizi e opere di urbanizzazione di ampiezza pari a 20 metri a partire dal limite della vegetazione ripariale presente lungo il lato sud dell'area interessata dal deposito viene recepita integrando la disposizione particolare già proposta dalla presente variante (art. 169), tesa ad esplicitare che:
   - Dovrà essere mantenuta una fascia libera da previsioni urbanistiche e opere di urbanizzazione di ampiezza pari ad almeno 20 metri a partire dal limite della vegetazione ripariale presente lungo il lato sud dell'area interessata dal deposito. Nella fascia di rispetto dovranno essere messe a dimora specie arboree e arbustive coerenti con la fitocenosi presente.
   - Per le fasce di vegetazione, la messa a dimora delle specie dovrà prevedere uno schema a quinconce, nel quale sia prevista l'alternanza albero (A) arbusto (a), con distanza massima tra gli arbusti di 2 m sul lato corto e 4 m sul lato lungo, con gli individui arborei posti al centro del rettangolo formato dagli arbusti, modulando le singole unità in relazione all'ampiezza della fascia di vegetazione da realizzare.

Relativamente agli Aspetti concernenti gli adempimenti per il rispetto del principio DNSH (Do No Significant Harm) necessari alla verifica che gli interventi previsti dai PNRR nazionali non arrechino nessun danno significativo all'ambiente, la documentazione tecnica a supporto della proposta progettuale dovrà comprendere uno specifico documento che analizzi i contenuti della proposta per dimostrare il rispetto del Principio DNSH, in coerenza con le analisi e valutazioni svolte in sede di Verifica di assoggettabilità a VAS.

In ultimo, come evidenziato dalla Relazione Acustica, la variante comporta anche la modifica della zonizzazione acustica (indicata nel "Piano di zonizzazione acustica del Comune di Perugia" approvato con D.C.C. n. 143 del 14.07.2008 e s.m.i.) relativa all'Area del deposito dei mezzi dell'infrastruttura del BRT (riclassificata come zona "Ff") prevedendo che la stessa, attualmente inserita in classe II, venga classificata in classe IV con relativa perimetrazione della medesima area per evidenziare la contiguità di zone con più di 5 dB di differenza.

COD. PRATICA: 2022-002-9628

Regione Umbria

Giunta Regionale

DIREZIONE REGIONALE GOVERNO DEL TERRITORIO, AMBIENTE, PROTEZIONE CIVILE

Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed autorizzazioni ambientali

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

N. 8681 DEL 30/08/2022

OGGETTO: Procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi art. 12 del D. Lgs. 152/2006 ed art. 9 della L.R. 12/2010. Comune di Perugia. Variante al PRG, Parte Strutturale e Parte Operativa, per la realizzazione della nuova linea del Bus Rapid Transit, Castel del Piano – Fontivegge.

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, 165 e sue successive modifiche ed integrazioni;
Vista la legge regionale 1 febbraio 2005, n. 2 e i successivi regolamenti di organizzazione, attuativi della stessa;
Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e sue successive modifiche ed integrazioni;
Vista la legge regionale 16 settembre 2011, n. 8, “Semplificazione amministrativa e normativa dell’ordinamento regionale e degli Enti locali territoriali”;
Visto il Regolamento interno della Giunta regionale – Titolo V;
Vista la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente.
Visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i.
Vista la Legge Regionale n. 12 del 16 febbraio 2010 “Norme di riordino e semplificazione in materia di valutazione ambientale strategica e valutazione d’impatto ambientale, in attuazione dell’articolo 35 del decreto legislativo 3 aprile 2006, 152 (Norme in materia ambientale) e successive modificazioni e integrazioni”.

Vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 233 del 13 marzo 2018 "Adempimenti ai sensi della L.R. n. 12 del 16/02/2010 - Specificazioni tecniche e procedurali in materia di Valutazione Ambientale Strategica – Nuova modulistica".
Vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1327 del 31 dicembre 2020 "D.Lgs. 152/2006 e smi. L. R. 12 del 16 febbraio 2010. Misure per la semplificazione delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica degli strumenti urbanistici comunali".
Vista la nota n° 0164173 del 11/07/2022 del Comune di Perugia, con la quale è stata trasmessa l'istanza e la relativa documentazione per espletare la procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS relativa alla proposta di variante al PRG, Parte Strutturale e Parte Operativa, per la realizzazione della nuova linea del Bus Rapid Transit, Castel del Piano - Fontivegge.
Visto che, con nota n. 0164441 del 13/07/2022, il Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed autorizzazioni ambientali, ha trasmesso la documentazione ricevuta a tutti gli Enti e Soggetti con competenze ambientali al fine di acquisire le valutazioni da parte di tali Soggetti sulla necessità o meno di sottoporre a VAS la proposta di variante in questione.
Sono stati individuati e invitati ad esprimersi i seguenti Soggetti portatori di competenze ambientali:
Regione Umbria
- Servizio Urbanistica, Riqualificazione urbana e Politiche della casa, tutela del paesaggio
- Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo
- Servizio Foreste, montagna, sistemi naturalistici e Faunistica venatoria
- Servizio Sviluppo rurale e programmazione attività agricole, garanzie delle produzioni e controlli
- Servizio Energia, Ambiente, Rifiuti
- Servizio Infrastrutture per la Mobilità e Trasporto pubblico locale
- Servizio Risorse Idriche, Acque Pubbliche, Attività estrattive e Bonifiche.

Altri Enti
Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio dell'Umbria.
A.R.P.A. UMBRIA - Direzione Generale.
Provincia di Perugia - Servizio PTCP.
A.U.R.I. Umbria
Azienda U.S.L. n. 1
Agenzia Forestale Regionale Umbra
Visti i seguenti pareri pervenuti:
Servizio Urbanistica Riqualificazione urbana e Politiche della casa, tutela del paesaggio. Sezione Attività e piani comunali in materia urbanistica e controllo attività edilizia in materia di abusivismo. Prot. n. 0174661 del 26/07/2022 con il quale si comunica che: *"Con riferimento alla procedura in oggetto, nota acquisita con PEC al protocollo regionale n. 166441 del 13.07.2022, si comunica che, dall'esame della documentazione consultata sul link informatico indicato, risulta necessario un chiarimento in merito alla proposta relativa alla parte che riguarda la variante al PRG parte Strutturale.*
Risulta che il progetto della "Linea Bus Rapid Transit (BRT) comporta complessivamente interventi che riguardano modifiche al PRG parte Operativa e che per la parte Strutturale è interessata l'area dove verrà realizzato il deposito.
In particolare nella Relazione è dichiarato che la parte dell'area che risulta classifica come Pcu "Parco Campagna Urbano" (mq 13.700) verrà modificata in zona PS "Ambiti per attrezzature e servizi territoriali" al fine di concorrere all'individuazione della zona, per complessivi mq. 28.000, appunto per realizzare il deposito per la manutenzione dei mezzi del BRT con spazi per uffici.
Quanto indicato nella Relazione si desume anche nello stralcio del PRG parte Strutturale, stato vigente e di Variante, che dà atto della modifica apportata all'area.
Si chiede di specificare e chiarire, invece, quanto riportato nel Rapporto Preliminare Ambientale che, in merito alla Variante al PRG parte Strutturale, per la zona del deposito, indica anche l'area Ea1 "Aree di particolare interesse agricolo" e" Boschi".

L'ufficio scrivente, in attesa delle integrazioni richieste, è disponibile per eventuali informazioni".

USL Umbria 1. Dipartimento di prevenzione. U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica. Prot. n. 0181595 del 04/08/2022 con il quale si comunica che*: "Presa visione dell'istanza in oggetto e della documentazione allegata;*

Preso atto che:

- il tracciato, che si sviluppa interamente all'interno dei limiti del comune di Perugia, ha come obiettivo di mettere in collegamento la periferia sud-occidentale della città con la stazione ferroviaria di Fontivegge;

- al fine di implementare tale progetto di bus rapid transit ad alimentazione elettrica è necessario adeguare e implementare la rete viaria presente mediante: interventi di adeguamento lungo la rete stradale realizzazione/adeguamento aree di sosta. realizzazione del deposito;

- l'intervento del BRT è stato previsto nell'ambito del nuovo Piano urbano per la Mobilità sostenibile (PUMS) della città di Perugia, approvato con D.C.C. n° 56/2019 e già assoggettato a valutazione ambientale strategica (VAS);

Vista la proposta di Variante al PRC- Parte Strutturale e Parte Operativa:

Fatto salvo il rispetto del PRG e del Regolamento Edilizio Comunale;

Fatto salvo il rispetto della normativa in materia ambientale;

Per quanto di competenza dello scrivente Servizio, non si individuano criticità relative ad effetti sulla salute della popolazione, pertanto si ritiene che non sussista la necessità di assoggettare a VAS il piano in oggetto".

ARPA Umbria. Prot. n. 0183318 del 08/08/2022 con il quale si comunica che*: "Con riferimento al procedimento in oggetto, valutata la documentazione ricevuta, la scrivente Agenzia, per le materie ambientali di propria competenza, non ritiene necessario assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica le azioni previste in quanto gli impatti ambientali stimabili non appaiono significativi".*

AFOR. Prot. n. 0184633 del 10/08/2022 con il quale si comunica che: *"Premesso che:*

- a norma della Legge Regionale n° 10/2015 così come modificata dalla L.R. n° 12/2018, questa Agenzia ha assunto, tra le altre, le funzioni di cui alla Legge Regionale 19 Novembre 2001 n° 28 "Testo unico regionale per le foreste";

- con Decreto A.U. n° 241 del 10/08/2020 è stato individuato detto rappresentante unico dell'Agenzia Forestale Regionale deputato a partecipare alle conferenze di servizi convocate dalla Regione nella personale del Dirigente del Servizio Gestione del Territorio e tutela delle risorse naturali o suo delegato;

- con Decreto A.U. n°. 245 del 04/07/2021, sono state individuate le funzioni di Dirigente Vicario dei sette Servizi dell'Ente con nomina del sottoscritto quale Dirigente Vicario del Servizio Agricoltura Gestione Territorio e Tutela Risorse Naturali e di conseguenza soggetto Rappresentante Unico dell'Agenzia Forestale Regionale deputato a partecipare alle conferenze dei Servizi convocate dalla Regione.

Vista l'istruttoria di seguito riportata eseguita dagli uffici e rimessa dal Responsabile del Procedimento di questo Servizio:

-Ai fini della presente istruttoria si applicano le seguenti normative:

- la L.R. 28/01 "Testo unico per le foreste" e s.m.i., ed il Regolamento d'attuazione n° 7/2002 s.m.i.;

È stata analizzata la documentazione presente all'indirizzo fornito nella nota della Regione Umbria avente prot. n. 0166441-2022 del 13/07/2022 e recepita al prot. n. 34667/2022 del 13/07/2022:

Il processo di assoggettabilità a VAS riguarda la proposta di variante al PRG PS e PO del Comune di Perugia per la realizzazione della nuova linea del Bus Rapid Transit (linea Castel del Piano - Fontivegge) ove questa non è conforme al PRG;

Considerato che:

1. Le zone oggetto di variante nel vigente P.R.G. del Comune di Perugia non sono classificate agricole.

2. L'area oggetto di intervento non è sottoposta a vincolo per scopi idrogeologici a norma dell'art.4 della L.R. 28/2001 comma 1 lett. a) derivante dal R.D. 3267/1923 e lett. b) boschi come definiti dall'art. 5 della medesima legge regionale.
Ciò premesso e precisato, ai soli fini delle strette competenze autorizzative sugli aspetti necessari alla realizzazione del progetto in esame che sono normati ai sensi della L.R. 28/01 s.m.i. "Testo unico regionale per le foreste" e del suo Regolamento attuativo n. 7/2002 s.m.i.,
Si propone: di non rilasciare il parere, perché non dovuto in quanto che i terreni interessati dal progetto non sottoposti al vincolo previsto dall'art.4 della L.R. 28/2001 comma 1 lett. a) derivante dal R.D. 3267/1923 e lett. b) boschi come definiti dall'art.5 della medesima legge regionale, e non sono agricoli e quindi non di competenza. Fatti salvi i diritti di terzi e le competenze di altri Enti operanti nel settore.
L'Agenzia Forestale Regionale, attraverso il proprio Servizio "Tutela del Territorio e Risorse Naturali ", che qui si sottoscrive nella persona del rispettivo Dirigente, in base alle normative, alle motivazioni e alla proposta di parere contenuti nella su riporta istruttoria, comunica: di non rilasciare il parere perché non dovuto in quanto che i terreni interessati dal progetto non sottoposti al vincolo previsto dall'art.4 della L.R. 28/2001 comma 1 lett. a) derivante dal R.D. 3267/1923 e lett. b) boschi come definiti dall'art.5 della medesima legge regionale, e non sono agricoli e quindi non di competenza. Fatti salvi i diritti di terzi e le competenze di altri Enti operanti nel settore".
Servizio Rischio Idrogeologico, Idraulico, Sismico. Difesa Del Suolo. Prot. n. 0184734 del 10/08/2022 con il quale si comunica che:
"Localizzazione e descrizione dell'intervento.
la Variante ai P.R.G. Parte Operativa e parte Strutturale prevede quanto segue:
PRG Parte Operativa:
1. l'intero tracciato del BRT viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" con l'introduzione nel TUNA di un nuovo articolo (il 99 Bis) dedicato; in detto articolo si stabilisce che a corredo del "corridoio infrastrutturale del BRT" è ammessa la realizzazione di interventi legati al progetto (allargamenti stradali, marciapiedi, fermate) ricadenti nella fascia di rispetto della viabilità esistente come previsto dall'art.220, c.1 lett. g) della LR 1/2015, facendo salve le potenzialità edificatorie delle zone contermini lo stesso corridoio infrastrutturale. La realizzazione degli interventi è altresì ammessa nelle zone agricole ai sensi della lettera b) del medesimo articolo;
2. la nuova Fermata Capolinea di Castel del Piano e relativo parcheggio vengono classificati come zona "Ff" ed area per parcheggio pubblico "P";
3. il nuovo tratto viario collegante la via "Luciani" con la rotatoria realizzata recentemente dalla Provincia di PG, viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" ciò comporta la riduzione del vigente Comparto "CE22" (senza modifica della capacità edificatoria) e l'eliminazione della zona "Ppu" contermine;
4. la fermata prevista in Via Penna comporta la riduzione dell'adiacente zona "D2(25); per detta zona viene tuttavia introdotta la condizione per la quale la potenzialità edificatoria ammessa è pari a quella determinata sulla base delle previsioni vigenti alla data del 30/06/2022;
5. in corrispondenza dell'area ospedaliera del "Santa Maria della Misericordia" e la facoltà universitaria di "Medicina", la realizzazione della fermata e il tratto viario impegnato dal BRT viene rappresentato in cartografia con apposito tratteggio all'interno della zonizzazione vigente
"Fc/Fbu(1)"; a tal fine viene integrata la disposizione particolare di cui all'art. 166 del TUNA nei termini descritti;
6. l'area del deposito dei mezzi dell'infrastruttura del BRT con spazi per uffici posto a Sud dell'abitato di Ponte della Pietra di superficie pari a circa 28.000 mq., viene riclassificata come zona "Ff";
7. il nuovo tratto viario corredato di rotatoria per consentire l'innesto con l'esistente via Chiusi viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT";
8. la fermata posta in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero" viene classificata come "Corridoio infrastrutturale del BRT";

9. la fermata posta in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la Via Settevalli e Via Piccolpasso viene classificata come "Corridoio infrastrutturale del BRT";
10. la fermata Capolinea di Fontivegge, viene confermata come zona "Ff".
PRG Parte Strutturale:
L'area in cui è prevista la realizzazione del deposito per la manutenzione dei mezzi del BRT con spazi per uffici (di superficie pari a circa 28.000 mq), riclassificata come zona "Ff" nella parte operativa del PRG, assume la classificazione di "Ambiti per attrezzature e servizi di interesse territoriale "PS" (art. 31 del TUNA).
Disciplina P.A.I.
Le aree sottoposte a variante interferiscono per un limitato tratto con le fasce di pericolosità del Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.).
Compatibilità dell'intervento rispetto al contesto idraulico
Preso atto che gli interventi in variante al P.R.G. parte Operativa indicati al punto 1, interferenti per un limitato tratto con le fasce di pericolosità e rischio del P.A.I. prevedono la realizzazione di allargamenti stradali e marciapiedi.
Considerato che l'area in variante al P.R.G. parte Strutturale sembrerebbe essere interferente con le fasce di pericolosità e rischio idraulico del P.A.I. si fa presente che in tale ambito, ai sensi dell'art. 27 comma 2 delle N.T.A. del P.A.I., dovranno essere previste le nuove e le future edificazioni al di fuori delle fasce a maggiore pericolosità idraulica A e B.
Parere ai fini idraulici
Stante ciò, analizzata la documentazione tecnica trasmessa, si ritiene che la proposta di variante ai P.R.G. in esame possa essere accolta con la prescrizione che nella variante al P.R.G. parte Strutturale dovranno essere previste le nuove e le future edificazioni al di fuori delle fasce a maggiore pericolosità idraulica A e B.
Si ritiene che non sia necessario sottoporre la Variante proposta a VAS".
Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria. Prot. n. 0186820 del 16/08/2022 con il quale si comunica che: *"Con riferimento alla nota che si riscontra a margine con la quale la Regione Umbria comunica che è stato dato avvio alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS relativa alla variante al PRG parte strutturale e parte operativa per la realizzazione della nuova linea del Bus Rapid Transit (linea Castel del Piano-Fontivegge) e contestualmente invita a presentare eventuali considerazioni e contributi,*
Visto l'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.eii.;
Visto il PRG del Comune di Perugia;
Rilevato che oggetto di valutazione sono alcune varianti al Piano Regolatore del Comune di Perugia connesse al Progetto "LINEA BUS RAPID TRANSIT (BRT) PREVISTA DAL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI PERUGIA - INFRASTRUTTURAZIONE CORRIDOIO PIEVAIOLA";
Considerato che la linea servirà uno dei principali corridoi di mobilità urbana e suburbana collocato su uno degli assi di penetrazione della viabilità storica che converge su Perugia provenendo da Città della Pieve. Lungo il suo percorso, la linea BRT serve i principali quartieri del quadrante SudOvest della città di Perugia, l'area produttiva di Sant'Andrea delle Fratte e il polo ospedaliero e universitario di Santa Maria della Misericordia, collegandoli alla stazione ferroviaria di Perugia Fontivegge e, tramite intermodalità con il minimetrò, al centro storico;
Preso atto del fatto che al fine di implementare tale progetto di bus rapid transit ad alimentazione elettrica è necessario adeguare e implementare la rete viaria presente mediante:
• interventi di adeguamento lungo la rete stradale
• realizzazione/adeguamento aree di sosta
• realizzazione del deposito
Esaminata la documentazione progettuale consultabile al link indicato nella nota di convocazione;
Premesso che il rapporto ambientale è volto a individuare, descrivere e valutare in modo appropriato gli impatti del piano sull'uomo, il suolo l'acqua e i beni materiali al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni

ambientali all'atto dell'elaborazione di piani e programmi per promuovere lo sviluppo sostenibile.
Considerato che l'ambito risulta sottoposto a tutela paesaggistica con:
• vincolo di natura paesaggistica – art. 142, lett. (c) del D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., fasce di rispetto 150 m torrente Genna
• vincolo di natura paesaggistica – art. 142, lett. (m) del D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., Zone di interesse archeologico.
Valutate le risultanze del Documento di valutazione archeologica preventiva trasmesso dal Comune di Perugia ai fini della Conferenza dei Servizi preliminare sul progetto, con le cui valutazioni si concorda e che definisce a, seconda dei tratti, un rischio di interferenza con depositi archeologici compreso tra i gradi BASSO e ALTO;
Considerato tuttavia che le aree interessate dal progetto BRT sono ampiamente urbanizzate, che la linea BRT insiste su un sedime stradale esistente ed in considerazione del fatto che non richiede manufatti particolari,
si comunicano con la presente le seguenti valutazioni di questo Ufficio
Tutela paesaggistica:
Si ritiene opportuno segnalare la necessità di ridurre allo stretto necessario il consumo di suolo, migliorando al contempo i diversi contesti interessati facendo ricorso ovunque possibile alle tecniche dell'ingegneria naturalistica.
Tutela archeologica
Considerata la limitata entità degli interventi di movimento terra previsti si ritiene di non dover procedere all'attivazione della procedura di Verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25, c. 8 ss., D.Lgs. 50/2016.
Poiché tuttavia rimane ferma la possibile interferenza con strutture o stratigrafie archeologiche, si ritiene necessario che tutte le operazioni di scavo e movimento terra siano eseguite in regime di controllo archeologico in corso d'opera a cura di personale archeologico specializzato, che, con oneri a carico della Stazione appaltante, segua con continuità gli interventi operando sotto la Direzione scientifica di questa Soprintendenza".
Servizio Foreste, Montagna, Sistemi Naturalistici e Faunistica Venatoria. Prot. n.0191588 del 26/08/2022 con il quale si comunica che: *"Esaminata la documentazione trasmessa di cui all'oggetto, acquisita agli atti con Pec prot.n. 166441-2022, vista la DGR n.2003-2005 di approvazione della Rete Ecologica della Regione Umbria (RERU), ai sensi della L.R. n.1/2015 art.n.81 e art.n.82 si esprime parere favorevole a condizione che venga mantenuta una fascia libera da previsioni urbanistiche e opere di urbanizzazione di ampiezza pari ad almeno 20 metri a partire dal limite della vegetazione ripariale presente lungo il lato sud dell'area interessata dal deposito.*
Nella fascia di rispetto di cui al punto precedente dovranno essere messe a dimora specie arboree e arbustive coerenti con la fitocenosi presente secondo lo schema riportato in fig.1., a compensazione della diminuzione di funzione di corridoio dovuta all'occupazione, a fini urbanistici, dell'area individuata come tale.

```
 a – 2 m – a – 2 m – a
  |          |          |
4 m   A   4 m   A   4 m
  |          |          |
a – 2 m – a – 2 m – a
  |          |          |
4 m  A   4 m   A   4 m
  |          |          |
a – 2 m – a – 2 m – a
```

Schema fasce di vegetazione (Fig.1)
Per le fasce di vegetazione, la messa a dimora delle specie dovrà prevedere uno schema a quinconce, nel quale sia prevista l'alternanza albero (A) arbusto (a), con distanza massima tra gli arbusti di 2 m sul lato corto e 4 m sul lato lungo, con gli individui arborei posti al centro del rettangolo formato dagli arbusti, così come sopra indicato, modulando le singole unità in relazione all'ampiezza della fascia di vegetazione da realizzare".

Viste le integrazioni pervenute dal Comune con Prot. n. 0181277 del 04/08/2022 a chiarimento di quanto richiesto dal parere del **Servizio Urbanistica Riqualificazione urbana e Politiche della casa, tutela del paesaggio** e inviate ai soggetti competenti ambientali da parte dell'Autorità competente con nota n. 0183373 del 08/08/2022;
Visto il conseguente parere del **Servizio Urbanistica Riqualificazione urbana e Politiche della casa, tutela del paesaggio.** Prot. n. 0199472 del 23/08/2022 con il quale si comunica che: *"Vista la nota regionale prot. n. 1666441 del 13.07.2022 con la quale il Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali, ha richiesto il parere di competenza per la procedura in oggetto e la successiva nota trasmessa ad integrazione con PEC prot. n. 183373 del 08.08.2022;*
Preso atto di quanto dichiarato nella documentazione resa disponibile tramite accesso al link indicato nella nota di convocazione sopra richiamata e nell'integrazione trasmessa. Si trasmette di seguito il parere di competenza dello scrivente Servizio, redatto a cura della Sezione "Urbanistica", della Sezione "Qualità del paesaggio regionale".
Parere della Sezione Urbanistica
Premesso che la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS in oggetto riguarda una variante parziale al PRG parte Strutturale e Operativa vigente, proposta dal Comune di Perugia ai sensi dell'art. 32 della L.R. 1/2015. Preso atto di quanto dichiarato nel Rapporto Preliminare Ambientale allegato alla nota sopra richiamata e nello specifico che:
- La variante riguarda l'adeguamento del PRG al progetto "Linea Bus Rapid Transit (BRT) prevista dal Piano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Perugia – Infrastrutturazione corridoio Pievaiola";
- Il tracciato servirà uno dei principali corridoi di mobilità urbana e suburbana ed ha come obiettivo di mettere in collegamento la periferia sud-occidentale della città con la stazione ferroviaria di Fontivegge;
- Per il progetto, di bus rapid transit, ad alimentazione elettrica, è previsto di adeguare e implementare la rete viaria esistente mediante:
- interventi di adeguamento lungo la rete stradale;
- realizzazione e adeguamento di aree di sosta;
- realizzazione del deposito dei mezzi dell'infrastrutture del BRT.
- La nuova linea ricade prevalentemente nella zonizzazione classificata come viabilità di PRG (art. 98 del TUNA) e l'intero tracciato viene classificato nel PRG parte Operativa come "Corridoio infrastrutturale del BRT con l'introduzione nel TUNA di un nuovo articolo dedicato, l'art. 99;
- Il progetto comporta modifiche al PRG parte Operativa per quelle aree che risultano intersecate dal tracciato con le seguenti destinazioni: Parco privato attrezzato – Parco campagna urbano – Aree per la salute e l'assistenza/Aree istruzione superiore ed università – Zone per servizi di interesse comune;
- Pur trattandosi complessivamente di interventi attinenti alla parte del PRG Operativa il tracciato comporta anche una variante al PRG parte Strutturale per la realizzazione del deposito;
- La parte dell'area che risulta classificata come Pcu "Parco Campagna Urbano" (mq 13.700) verrà modificata in zona PS "Ambiti per attrezzature e servizi territoriali" al fine di concorrere all'individuazione della zona, per complessivi mq. 28.000, per realizzare il deposito per la manutenzione dei mezzi del BRT con spazi per uffici.
Per tutto quanto sopra riportato, la scrivente Sezione, non rileva elementi di criticità della proposta avanzata; ai fini della futura variante urbanistica, si prescrive quanto segue:
-La variante dovrà essere presentata in conformità all'art. 32 comma 5 della L.R. 1/2015 per quanto riguarda il PRG parte Operativa, in conformità all'art. 32 comma 4 per la sola parte che interessa la modifica al PRG parte Strutturale;
-L'adeguamento della viabilità esistente alla nuova linea del Bus Rapid Transit dovrà assicurare il rispetto delle norme funzionali e geometriche previste dal regolamento
di Esecuzione del Codice della Strada. Si specifica che per effetto della dichiarazione di illegittimità costituzionale (Sentenza Corte Costituzionale n° 68/2018) del comma 10 dell'art. 28 della L.R. 1/2015, il parere di cui all'art. 89 del DPR 380/2001 sulla variante in oggetto, da

esprimere prima dell'adozione della stessa, deve essere reso dal Servizio regionale "Geologico, programmazione interventi sul rischio idrogeologico e gestionale delle competenze regionali in materia di acque pubbliche", come individuato con DGR n. 477/2018, attualmente Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo. Resta inteso che, per gli aspetti di natura idraulica, l'espressione del parere disposto dal sopracitato art. 28 comma 10 della L.R. 1/2015, rimane in carico del Comune, previa determinazione della Commissione comunale per la qualità architettonica e il paesaggio di cui all'art. 112 comma 4 della stessa legge.

Parere della Sezione Qualità del paesaggio regionale

In relazione alla nota PEC prot.n. 166441 del 13.07.2022 e la successiva nota d'integrazioni di cui alla nota PEC prot.n. 0183373 del 08.08.2022, con la quale si chiedeva in riferimento alla procedura in oggetto, di far pervenire il proprio parere di competenza in merito alla necessità o meno di sottoporre a VAS la variante Parte strutturale e operativa al PRG di Perugia, previa consultazione della documentazione comprensiva di quella integrativa, di cui alle note sopra citate. A seguito della consultazione della documentazione, in particolare la Relazione Tecnica redatta dal Comune di Perugia si evince che:

- la variante al PRG in oggetto riguarda l'adeguamento dello strumento urbanistico al progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova linea BRT della città di Perugia, redatto dalla società TPS Pro S.r.l. nel 2019 su incarico del Comune di Perugia ed approvato con Delibera della Giunta Comunale n.6 del 13.01.2021 ed è prevista anche dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Perugia.

Il tracciato, si sviluppa interamente all'interno dei limiti del comune di Perugia, e ha come obiettivo quello di mettere in collegamento la periferia sud-occidentale della città con la stazione ferroviaria di Fontivegge, stazione principale del capoluogo umbro.

Il tracciato della nuova linea di trasporto oggetto della variante ricade per un tratto di circa 2,2 km in località Castel del piano e per un tratto di circa 220 mt in via Settevalli.

Per quanto riguarda le aree sottoposte a tutela paesaggistica l'intervento interferisce con

- area sottoposta a tutela paesaggistica – art. 142, lett. (c) del D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., fasce di rispetto 150 m torrente Genna;

- area sottoposta a tutela paesaggistica – art. 142, lett. (m) del D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., Zone di interesse archeologico.

Nella Rapporto Preliminare (pag.49) si dichiara che "La linea BRT non interferisce con elementi del patrimonio paesaggistico, poiché insiste su un sedime stradale esistente ed in considerazione del fatto che non richiede manufatti particolari".

Da un punto di vista di sostenibilità ambientale e paesaggistica, la variante non dovrebbe produrre ulteriori impatti sul paesaggio e sulla struttura insediativa esistente. Le trasformazioni riguardano adeguamenti alla nuova infrastruttura che insiste sul medesimo sedime stradale, inoltre, tale variante rappresenta l'attuazione di misure già contenute nel PUMS.

Si raccomanda comunque di porre particolare attenzione nel caso degli interventi previsti (nuove fermate, ampliamenti della carreggiata, adeguamenti aree di sosta, area per nuovo deposito per i Bus in zona Ponte la Pietra), sia che intercettino o meno aree sottoposte a tutela, di avere l'accortezza di curare la qualità della progettazione, anche sotto il profilo ambientale paesaggistico, prevedendo delle opportune misure di inserimento paesaggistico. In particolare, bisognerà cogliere l'occasione di valorizzare lo spazio di prossimità dell'infrastruttura e i bordi dello spazio viario con presenza di zone destinate al verde.

La progettazione dovrà essere particolarmente accurata per quanto riguarda il nuovo deposito e per le nuove fermate, bisognerà cercare di limitare gli scavi e i rinterri, curare il drenaggio delle acque e contenere l'abbattimento della compagine vegetale allo stretto indispensabile".

Rilevato che:

- la variante al PRG in oggetto riguarda l'adeguamento dello strumento urbanistico al progetto della nuova linea BRT della città di Perugia, approvato con Delibera della Giunta Comunale n. 6 del 13.01.2021;
- il Bus Rapid Transit è un innovativo sistema di trasporto elettrico, che si basa su un concetto avanzato di trasporto su gomma con standard di particolare qualità, caratterizzato da un basso livello di emissione ed elevata capacità di trasporto. Esso prevede l'uso di veicoli elettrici su

gomma, che viaggiano su strada con sede propria o promiscua, di elevata capacità di trasporto (120 passeggeri), di fermate di rilevante qualità architettonica atte a garantire l'accessibilità universale, di intersezioni semaforiche per garantire allo stesso un flusso preferenziale, parcheggi di interscambio e un sistema avanzato di infomobilità. Gli spazi contigui come i percorsi ciclabili, le sedi stradali e i marciapiedi, vengono riqualificati;
- l'intervento del BRT è stato previsto nell'ambito del nuovo Piano urbano per la Mobilità sostenibile (PUMS) della città di Perugia; il tracciato, che si sviluppa interamente all'interno dei limiti del comune di Perugia, ha come obiettivo di mettere in collegamento la periferia sud-occidentale della città con la stazione ferroviaria di Fontivegge, la stazione principale del capoluogo umbro. Lungo il suo percorso, la linea BRT servirà i principali quartieri del quadrante Sud-Ovest della città di Perugia, l'area produttiva di Sant'Andrea delle Fratte e il Polo Ospedaliero e Universitario di Santa Maria della Misericordia, collegandoli alla stazione ferroviaria di Perugia Fontivegge e, tramite intermodalità con il minimetrò, al centro storico;
- il progetto riguarda anche i seguenti interventi:

a) La realizzazione della Fermata Capolinea di Castel del Piano e relativo parcheggio di scambio;

b) La realizzazione di un nuovo tratto viario collegante la via "Luciani" con la rotatoria realizzata recentemente dalla Provincia di PG con l'interferenza di un comparto edificatorio previsto nel vigente PRG;

c) La realizzazione della nuova fermata BRT lungo via Penna interferente il sito ove attualmente insiste la ricicleria per lo smaltimento dei rifiuti;

d) La realizzazione della fermata posta in corrispondenza dell'area ospedaliera del "Santa Maria della Misericordia" e la facoltà universitaria di "Medicina";

e) La realizzazione del deposito dei mezzi dell'infrastruttura del BRT con spazi per uffici posto a Sud dell'abitato di Ponte della Pietra;

f) La realizzazione di un nuovo tratto viario corredato di rotatoria per consentire l'innesto con l'esistente via Chiusi;

g) La realizzazione di una fermata posta in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero";

h) La realizzazione di una fermata posta in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la via Settevalli e via Piccolpasso;

i) La realizzazione della fermata Capolinea di Fontivegge consentendo l'interscambio con Treno e Minimetrò nonché con le linee urbane;

- la nuova linea del BRT ricade prevalentemente nella zonizzazione del PRG classificata come viabilità di PRG (art. 98 del TUNA). Gli interventi progettati, di cui ai punti sopra descritti, sono classificati come di seguito specificato:

a) Zona "Spu" (art. 171 del TUNA) ed in minima parte zona "Ppu" (art. 172 del TUNA);

b) Comparto edificatorio residenziale "CE22" (art. 125 del TUNA) ed in parte zona "Ppu" (art. 172 del TUNA);

c) Zona per attività di completamento "D2"(25) (art. 151 del TUNA) ed in parte viabilità di PRG (art. 98 del TUNA);

d) Comparto con classificazione mista Fc/Fbu(1) (art. 166 del TUNA);

e) Zona "Pcu" (art. 34 del TUNA), zona "PprA" (art. 126 del TUNA) ed in parte zona "bosco PTCP" (art. 55 del TUNA);

f) Zona "PprA" (art. 126 del TUNA);

g) Fascia di igiene ambientale (art. 105 del TUNA);

h) Viabilità di PRG (art. 98 del TUNA) e zona "Ff" (art. 169 del TUNA);

i) Zona "Ff" (art. 169 del TUNA);

- in particolare gli interventi di cui ai punti a), b), c), d), g), h), ed i) attengono alla parte operativa del PRG; l'intervento di cui al punto e) invece attiene alla parte strutturale del PRG, solo per quanto riguarda la modifica di una limitata porzione di terreno destinato a Parco Campagna Urbano "Pcu", la cui definizione in termini di perimetrazione e disciplina trova diretta applicazione nella parte strutturale.

Rilevato altresì che la Variante al P.R.G. contempla quanto segue.
- PRG Parte Operativa:
1) L'intero tracciato del BRT viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" con l'introduzione nel TUNA di un nuovo articolo (il 99 Bis) dedicato;
2) La nuova Fermata Capolinea di Castel del Piano e relativo parcheggio (cfr. punto a) vengono classificati come zona "Ff" ed area per parcheggio pubblico "P".
3) Il nuovo tratto viario collegante la via "Luciani" con la rotatoria realizzata recentemente dalla Provincia di PG (cfr. punto b), viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" di cui al punto 1.; ciò comporta la riduzione del vigente Comparto "CE22" (senza modifica della capacità edificatoria) e l'eliminazione della zona "Ppu" contermine.
4) La fermata prevista in Via Penna (cfr. punto c) comporta la riduzione dell'adiacente zona "D2(25); per detta zona viene tuttavia introdotta la condizione per la quale la potenzialità edificatoria ammessa è pari a quella determinata sulla base delle previsioni vigenti alla data del 30/06/2022.
5) In corrispondenza dell'area ospedaliera del "Santa Maria della Misericordia" e la facoltà universitaria di "Medicina" (cfr. punto d), la realizzazione della fermata e il tratto viario impegnato dal BRT viene rappresentato in cartografia con apposito tratteggio all'interno della zonizzazione vigente "Fc/Fbu(1)"; a tal fine viene integrata la disposizione particolare di cui all'art. 166 del TUNA nei termini descritti.
6) L'area del deposito dei mezzi dell'infrastruttura del BRT con spazi per uffici posto a Sud dell'abitato di Ponte della Pietra (cfr. punto e), di superficie pari a circa 28.000 mq., viene riclassificata come zona "Ff".
7) Il nuovo tratto viario corredato di rotatoria per consentire l'innesto con l'esistente via Chiusi (cfr. punto f)) viene classificato come "Corridoio infrastrutturale del BRT" di cui al punto 1.
8) La fermata posta in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero" (cfr. punto g) viene classificata come "Corridoio infrastrutturale del BRT".
9) La fermata posta in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la via Settevalli e via Piccolpasso (cfr. punto h) viene classificata come "Corridoio infrastrutturale del BRT".
10) La fermata Capolinea di Fontivegge (cfr. punto i), viene confermata come zona "Ff".
Relativamente alla nuova zona "Ff" (punto 6), gli interventi edificatori previsti saranno regolati da apposita disposizione particolare riguardante la densità territoriale max ammessa, pari a 1,5 mc/mq ed altezza max di m. 20,00. Sono grandezze urbanistiche più contenute rispetto a quelle previste di norma per le zone Ff (i cui limiti, all'art. 21 del Tuna, sono fissati rispettivamente pari ad una densità territoriale di 4,5 mc/mq. ed altezza max degli edifici pari a m. 30,00), in ragione del particolare contesto paesaggistico e ambientale in cui si inserisce la nuova previsione.
Contestualmente all'introduzione del tracciato del BRT si provvede altresì ad eliminare quello relativo alla seconda linea del Minimetrò collegante la stazione di Fontivegge con il terminal posto in corrispondenza del centro commerciale "Emisfero" di via Settevalli.
Le aree interessate dalla proposta progettuale (classificate in parte come zona "Spu", in parte come zona residenziale "CE22", zona "Ppu", zona "Ep", zona "PprA", zona "Fascia di igiene ambientale", zona "Pcu") sono in parte di proprietà pubblica ed in parte di proprietà privata, e risulta pertanto necessario acquisirle tramite procedimento espropriativo.
- PRG Parte Strutturale:
Si ricorre alla variante strutturale per la prevista indicazione progettuale relativa al sito in cui verrà realizzato il deposito per la manutenzione dei mezzi del BRT con spazi per uffici ,che risulta in parte (circa 13.700 mq) classificato come Parco Campagna Urbano "Pcu".
Conseguentemente l'area d'interesse (di superficie pari a circa 28.000 mq), riclassificata come zona "Ff" nella parte operativa del PRG, assume la classificazione di "Ambiti per attrezzature e servizi di interesse territoriale "PS" (art. 31 del TUNA).
-da ultimo nella documentazione trasmessa non è stata rilevata la Relazione per il rispetto del Principio DNSH, documento dovuto in quanto la proposta in esame è finanziata dalla UE attraverso il PNRR.
Considerato che per tutto quanto rilevato, con riferimento al contenuto dei pareri pervenuti è

possibile evidenziare che, i previsti interventi non comportano ripercussioni negative sull'ambiente, per cui non è necessario che la proposta di variante al PRG, Parte Strutturale e Parte Operativa, per la realizzazione della nuova linea del Bus Rapid Transit (linea Castel del Piano - Fontivegge). Comune di Perugia, sia sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica.
Considerato che con la sottoscrizione del presente atto se ne attesta la legittimità.

Il Dirigente
D E T E R M I N A

1. Di esprimere, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. e ai sensi dell'art. 9 della l.r. 12/2010, la non necessità di sottoporre a VAS la proposta di variante al PRG, Parte Strutturale e Parte Operativa, per la realizzazione della nuova linea del Bus Rapid Transit (linea Castel del Piano - Fontivegge). Comune di Perugia.
2. Nelle successive fasi dell'iter della variante proposta e nella fase di progettazione si dovrà tener conto delle seguenti indicazioni e criteri tesi a garantire un migliore inserimento ambientale degli interventi:

Aspetti Urbanistici

-La variante dovrà essere presentata in conformità all'art. 32 comma 5 della L.R. 1/2015 per quanto riguarda il PRG parte Operativa, in conformità all'art. 32 comma 4 per la sola parte che interessa la modifica al PRG parte Strutturale;

-L'adeguamento della viabilità esistente alla nuova linea del Bus Rapid Transit dovrà assicurare il rispetto delle norme funzionali e geometriche previste dal regolamento di Esecuzione del Codice della Strada. Si specifica che per effetto della dichiarazione di illegittimità costituzionale (Sentenza Corte Costituzionale n° 68/2018) del comma 10 dell'art. 28 della L.R. 1/2015, il parere di cui all'art. 89 del DPR 380/2001 sulla variante in oggetto, da esprimere prima dell'adozione della stessa, deve essere reso dal Servizio regionale "Geologico, programmazione interventi sul rischio idrogeologico e gestionale delle competenze regionali in materia di acque pubbliche", come individuato con DGR n. 477/2018, attualmente Servizio Rischio idrogeologico, idraulico e sismico, Difesa del suolo. Resta inteso che, per gli aspetti di natura idraulica, l'espressione del parere disposto dal sopracitato art. 28 comma 10 della L.R. 1/2015, rimane in carico del Comune, previa determinazione della Commissione comunale per la qualità architettonica e il paesaggio di cui all'art. 112 comma 4 della stessa legge.

Aspetti paesaggistici

Si raccomanda di porre particolare attenzione nel caso degli interventi previsti (nuove fermate, ampliamenti della carreggiata, adeguamenti aree di sosta, area per nuovo deposito per i Bus in zona Ponte la Pietra), sia che intercettino o meno aree sottoposte a tutela, di avere l'accortezza di curare la qualità della progettazione, anche sotto il profilo ambientale paesaggistico, prevedendo delle opportune misure di inserimento paesaggistico. In particolare, bisognerà cogliere l'occasione di valorizzare lo spazio di prossimità dell'infrastruttura e i bordi dello spazio viario con presenza di zone destinate al verde.

La progettazione dovrà essere particolarmente accurata per quanto riguarda il nuovo deposito e per le nuove fermate, bisognerà cercare di limitare gli scavi e i rinterri, curare il drenaggio delle acque e contenere l'abbattimento della compagine vegetale allo stretto indispensabile".

Aspetti archeologici

Tutte le operazioni di scavo e movimento terra dovranno essere eseguite in regime di controllo archeologico in corso d'opera a cura di personale archeologico specializzato, che, con oneri a carico della Stazione appaltante, segua con continuità gli interventi operando sotto la Direzione scientifica della Soprintendenza competente

Aspetti idraulici

Considerato che l'area in variante al P.R.G. parte Strutturale potrebbe interferire con le fasce di pericolosità e rischio idraulico del P.A.I. si fa presente che in tale ambito, ai sensi dell'art. 27 comma 2 delle N.T.A. del P.A.I., dovranno essere previste le nuove e le future edificazioni al di fuori delle fasce a maggiore pericolosità idraulica A e B.

Aspetti naturalistici

Si dovrà mantenere una fascia libera da previsioni urbanistiche e opere di urbanizzazione di ampiezza pari ad almeno 20 metri a partire dal limite della vegetazione ripariale presente lungo il lato sud dell'area interessata dal deposito. Nella fascia di rispetto dovranno essere messe a dimora specie arboree e arbustive coerenti con la fitocenosi presente secondo lo schema riportato in fig.1., a compensazione della diminuzione di funzione di corridoio dovuta all'occupazione, a fini urbanistici, dell'area individuata come tale.

a – 2 m – a – 2 m – a
| | |
4 m A 4 m A 4 m
| | |
a – 2 m – a – 2 m – a
| | |
4 m A 4 m A 4 m
| | |
a – 2 m – a – 2 m – a

Schema fasce di vegetazione (Fig.1)

Per le fasce di vegetazione, la messa a dimora delle specie dovrà prevedere uno schema a quinconce, nel quale sia prevista l'alternanza albero (A) arbusto (a), con distanza massima tra gli arbusti di 2 m sul lato corto e 4 m sul lato lungo, con gli individui arborei posti al centro del rettangolo formato dagli arbusti, così come sopra indicato, modulando le singole unità in relazione all'ampiezza della fascia di vegetazione da realizzare.

Aspetti concernenti gli adempimenti per il rispetto del principio DNSH

La documentazione tecnica a supporto della proposta progettuale dovrà comprendere uno specifico documento che analizzi i contenuti della proposta per dimostrare il rispetto del Principio DNSH in coerenza con le analisi e valutazioni svolte in sede di Verifica di assoggettabilità a VAS.

3. Di trasmettere il presente atto al Comune di Perugia.
4. Di disporre che il presente atto sia reso disponibile per la consultazione sul sito WEB della Regione Umbria, Area tematica Ambiente, Valutazioni Ambientali.
5. L'atto è immediatamente efficace.

Perugia lì 30/08/2022

L'Istruttore
- Giovanni Roccatelli
Istruttoria firmata ai sensi dell' art. 23-ter del Codice dell'Amministrazione digitale

Terni lì 30/08/2022

Si attesta la regolarità tecnica e amministrativa
Il Responsabile
Alfredo Manzi
Parere apposto ai sensi dell' art. 23-ter del Codice dell'Amministrazione digitale

Perugia lì 30/08/2022

Il Dirigente
Andrea Monsignori
Documento firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82, art. 21 comma 2