

PNC – PNRR: Piano Nazionale Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009–2016, Sub–misura A4, "Investimenti sulla rete stradale statale"

S.S. 685 "delle Tre Valli Umbre": rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500. Stralcio di completamento: dal km 41+500 al Km 45+700

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - SIPAL - TECNIC - GDG - ICARIA - AMBIENTE

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Nando Granieri
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A351

IL PROGETTISTA:

Dott. Ing. F.Tamburini
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Firenze n° A6330

IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Giorgio Cerquiglini
Ordine dei Geologi della Regione Umbria n° 108

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Filippo Pambianco
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1373

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Gianluca De Paolis
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A1344

IL DEC

Dott. Arch. Lara Eusanio
Ordine degli Architetti P.P.C. della Prov. di L'Aquila n° 859

PROTOCOLLO

DATA

IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MANDATARIA:



Dott.Ing. N.Granieri
Dott.Ing. V.Truffini
Dott.Ing. T.Berti Nulli
Dott.Arch. A.Bracchini
Dott.Ing. L.Nani
Dott.Ing. E.Bartolucci
Dott.Ing. L.Casavecchia
Dott.Geol. G.Cerquiglini
Dott.Ing. F.Durastanti
Dott.Ing. M.Abram
Dott.Arch. C.Presciutti
Dott. Agr. F.Berti Nulli
Geom. L.Pacioselli

MANDANTI:



Dott. Ing. A. Dipierro
Dott. Ing. S.Terreno
Dott. Ing. A.Comparato



Dott. Ing. D.Carlaccini
Dott. Ing. C.Consorti
Dott. Ing. S.Gervasio
Dott. Ing. S.Sacconi



Consulting Engineers
Prof. Ing. S.Canale
Dott. Ing. C.Sanna
Dott. Ing. C.Nardi
Dott. Ing. F.Volonnino
Dott. Ing. M.Schinco



società di ingegneria
Dott. Ing. V.Rotisciani
Dott. Ing. F.Macchioni
Dott. Ing. G.Pulli
Dott. Ing. V.Piunno



Dott. Ing. F.Tamburini
Dott.Arch. J.Zaccagna
Dott.Agr. M.T. Colacresi



07.AMBIENTE
07.01 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Parte 1 - L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00-IA01-AMB-RE01-A			
PG376	F 23	T00IA01AMBRE01		A	-
A	Emissione	Ott-23	N.Ambrosino	F.Tamburini	N.Granieri
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	L’INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE	2
2	LA STRUTTURA DELLO STUDIO	4
3	LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL’INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ	5
3.1	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO	5
3.2	OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE	7
4	LA DOMANDA DI TRAFFICO	9
4.1	LA DOMANDA ESISTENTE	9
4.2	DOMANDA FUTURA	13
5	LE CONFORMITÀ E LE COERENZE	18
5.1	L’INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA ALL’OPERA	18
5.2	LE CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE	20
5.2.1	Vincoli paesaggistici e culturali.....	21
5.2.2	Vincolo idrogeologico.....	25
5.2.3	Aree di interesse Ambientale	26
5.3	LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE	30
5.3.1	Pianificazione ordinaria generale	30
5.3.2	Pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti.....	72
5.4	LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE	83
5.5	LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL’OPERA	85

1 L’INTERVENTO E LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Il presente Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) riguarda i “Lavori di adeguamento alla sez. tipo C2 della S.S. 685 “delle Tre valli umbre” dal km 41+500 al km 51+500” e costituisce il 3° stralcio funzionale dell’adeguamento della S.S.685 nel tratto che va dal km 41+500 al km 45+650, da attuare nel medio termine.

La finalità generale dell’intervento è quella di **migliorare l’accessibilità all’area** del cosiddetto “Cratere del terremoto” o “Cratere sismico” (con particolare riferimento alle aree che comprendono i centri di Norcia, Sellano, Cerreto di Spoleto e Visso) dalla viabilità primaria costituita dal tratto della S.S. 685 Spoleto - S. Anatolia di Narco e tramite questo, da Spoleto, dalla S.S. 3 in direzione Foligno - Perugia o Terni - Orte e dalla S.S. 685 in direzione Acquasparta / S.S. 3bis Perugia - Orte (A1).

Il tracciato della S.S.685 preso in esame è quello di fondo valle Nera che va dal km 41+500 (1 km dopo l’abitato di Borgo Cerreto) al km 51+500 (300 m prima dello svincolo con la S.P. 469 in prossimità di Castel San Felice); all’interno di questo è stato individuato come 3° Stralcio, in relazione ai finanziamenti disponibili, il tratto dal Km 41+500 al km 45+650 (circa 2 km prima dell’abitato di Piedipaterno).

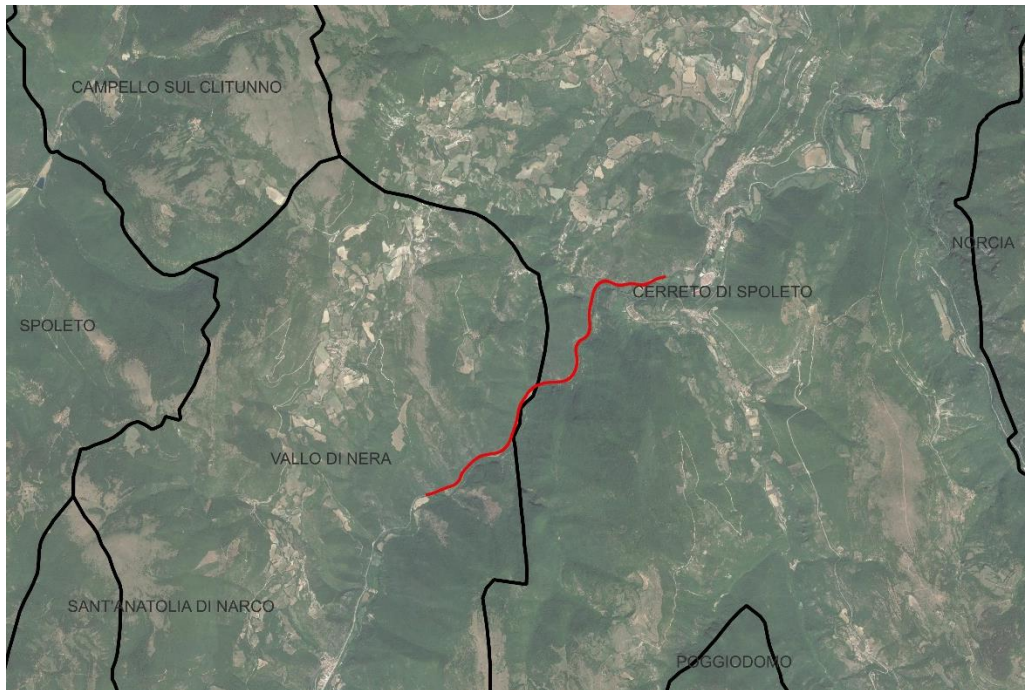


Figura 1.1: Inquadramento progettuale

Dal punto di vista strettamente procedurale-ambientale, il riferimento normativo è rappresentato dal Testo unico ambientale D.lgs. 152/06 e smi con particolare riferimento alle novità introdotte dal D.lgs. 104/17.

Secondo quanto disposto dall’articolo 6, comma 7, lettera b):

“7. La VIA è effettuata per:

b) i progetti di cui agli allegati II-bis e IV alla parte seconda del presente decreto, relativi ad opere o interventi di nuova realizzazione, che ricadono, anche parzialmente, all’interno di aree naturali protette come definite dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394, ovvero all’interno di siti della rete Natura 2000.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Come nel caso in specie il progetto rientra tra gli interventi di cui al punto 2 lettera c dell’Allegato II bis e ricadendo parzialmente in un sito appartenente alla Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.lgs. 152/06. Stante quanto sinteticamente riportato del quadro normativo in materia ambientale il presente Studio di Impatto Ambientale (nel seguito SIA) è volto all’analisi degli impatti potenziali derivanti dalla realizzazione e gestione dell’infrastruttura stessa, in coerenza a quanto disposto dalla normativa vigente sulle modalità di redazione degli studi di impatto ambientale.

Per perseguire gli obiettivi sopraesposti si è individuata una sequenza di elaborazione degli studi di natura ambientale a supporto della progettazione e dei procedimenti di valutazione ambientale in maniera modulare e proprio in questa sua caratteristica riveste un criterio che non solo appare di un importante carattere innovatore, ma che è senz’altro utile per volgere la progettazione e i procedimenti di valutazione ambientale verso una reale efficacia ed efficienza.

La proposta di architettura della documentazione degli studi ambientali nasce dalla volontà di valorizzare sia questi che i contenuti progettuali in una coerenza di elaborazione.

Muovendo da tale obiettivo ed in considerazione della contenutistica, di quanto in generale necessario si è sviluppata una proposta di architettura articolata secondo sei parti come descritte al successivo capitolo che danno riscontro delle indicazioni richieste dalla norma attuale.

2 LA STRUTTURA DELLO STUDIO

Nello specifico, quindi, rispetto a quanto espresso al capitolo precedente, il presente Studio di Impatto ambientale si compone di sei Parti:

- PARTE 1: L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità;
- PARTE 2: Lo scenario di base;
- PARTE 3: Fattibilità delle alternative e la soluzione scelta;
- PARTE 4: L’assetto futuro e l’intervento;
- PARTE 5: Gli impatti della cantierizzazione;
- PARTE 6: Gli impatti delle opere, dell’esercizio e le ottimizzazioni.

Al fine di fornire un quadro complessivo delle principali tematiche affrontate all’interno della parte in oggetto, si può far riferimento a quanto di seguito riportato sinteticamente.

SIA PARTE 1: L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità:

- 1 L’intervento e la procedura di valutazione ambientale
- 2 La struttura dello studio
- 3 Le motivazioni alla base dell’iniziativa: obiettivi e criticità
- 4 La domanda di traffico
- 5 Le conformità e le coerenze

Per il dettaglio dei temi affrontati nelle restanti parti costituenti, nel loro complesso, lo Studio di Impatto Ambientale, si rimanda a ciascuna delle parti sopra riepilogate.

In relazione alla struttura sopra definita il presente documento è riferito alla **Parte 1 relativa agli obiettivi, coerenze e conformità dell’iniziativa prevista**. Per le parti a seguire si rimanda agli appositi documenti dello Studio.

3 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL’INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

3.1 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO TECNICO

Il tracciato attuale della S.S. 685 "delle Tre valli umbre" risulta essere particolarmente tortuoso a causa del contesto geomorfologico in cui si inserisce, dato che si ha in sinistra una ripida parete rocciosa ed in destra si snoda il percorso tortuoso del fiume Nera. In sinistra, a protezione della sede stradale, per l’intero sviluppo della viabilità esistente si ha un’alternanza di reti paramassi e muro con al di sopra barriere paramassi che si rendono necessarie vista la notevole acclività del versante.



Figura 3.1: Foto stato di fatto

Basandosi sul rilievo eseguito è stato tracciato l’asse dell’attuale sedime stradale in modo tale da poter definire le sue caratteristiche geometriche e dinamiche.

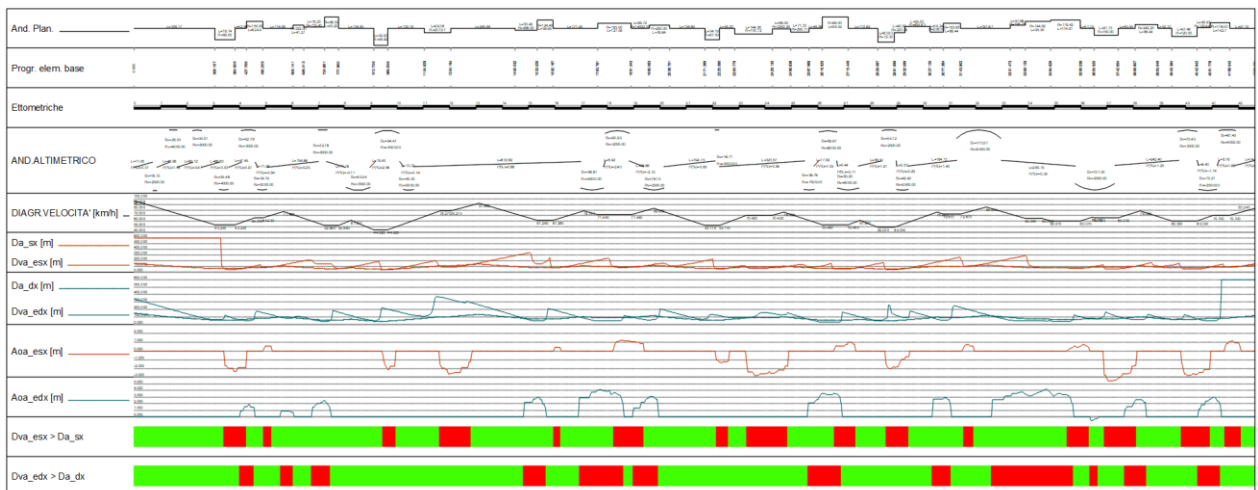


Figura 3.2: Diagramma di velocità e visibilità dello stato attuale

Il tracciato attuale non rispetta i criteri del D.M.2001 in quanto, nel tratto in esame, sono presenti 30 curve con raggi compresi tra 58 m e 2292 m e sei di queste non garantiscono una velocità di progetto pari a 60 km/h, ossia il limite inferiore nell’intervallo di progetto previsto per strade di categoria extraurbana secondaria di 60/100 km/h.

Le curve attuali, pur garantendo una velocità di progetto “dinamica” in curva, nella maggior parte dei casi presentano una totale assenza di visuale libera, che determina quindi una drastica riduzione della velocità consentita, inoltre, tutte le curve aventi raggio inferiore ai 225 m dovrebbero presentare un allargamento dedicato per l’iscrizione dei veicoli in curva, data la probabilità elevata che due veicoli pesanti (autobus, autocarri di grosse dimensioni, autotreni ed autoarticolati) si incrocino lungo la strada statale.

Infatti, il par. 5.2.7 del DM2001 riporta il valore minimo per il quale non è richiesto un allargamento delle corsie per la corretta iscrizione dei veicoli in curva, pari a $45/R$ che, con un raggio di 225 m determina un valore pari a 0,20 m, ritenuto dalla Norma trascurabile e quindi non necessariamente da applicare.

Per la curva più stretta, la n° 6 ($R=58$ m), l’allargamento richiesto sarebbe pari a 0,78 m per ciascuna corsia, ovvero 1,56 m complessivi. La verifica della distanza di visuale libera, riportata nell’elaborato *TOOPSOOTRADG01 “Stato attuale - Diagrammi di velocità e visuale libera”*, mostra proprio la necessità di predisporre un allargamento all’interno della maggior parte delle curve esistenti.

Il diagramma è stato calcolato ipotizzando la presenza di un ostacolo fisso sul ciglio pavimentato (barriera di sicurezza, muro, parete rocciosa ecc.), sia in destra che in sinistra, in considerazione del fatto che l’intervento in oggetto prevede l’applicazione di barriera di sicurezza sull’intera estesa della banchina lato Valle.

In funzione di ciò che è stato riportato sopra, l’obiettivo consiste nell’adeguamento alla sezione tipo C2 per le strade extraurbane secondarie prevista dal D.M. del 5 novembre 2001, avente una larghezza complessiva della piattaforma pari a 9,50 m (circa 2,00 m superiore rispetto all’attuale) con le relative prestazioni in termini di intervallo di velocità di progetto, lunghezze minime di visuale libera e di allargamento delle corsie per la corretta iscrizione dei veicoli in curva e per le verifiche di visibilità.

Tale obiettivo deriva dalla volontà di eliminare o mitigare le criticità attualmente presenti nel tratto stradale oggetto di intervento, riassumibili come segue:

- dimensioni della piattaforma, attualmente larga mediamente 7,50 m con corsie da 3,25-3,50 m, che in corrispondenza delle curve di raggio inferiore rappresentano un fattore di rischio elevato quando si incrociano due veicoli pesanti/ingombranti;
- curve con raggio di curvatura inferiori ai 118m (minimi per una strada di categoria C, par. 5.2.4 del DM2001) e che quindi non consentono la velocità di progetto minima prevista per le strade extraurbane secondarie (60 km/h);
- assenza di adeguati allargamenti trasversali della piattaforma per garantire un’adeguata visuale libera in curva, che rappresenta un ulteriore fattore di rischio.

Attraverso tale progetto è stato modificato il tracciato partendo dalle curve esistenti, aumentandone il raggio quanto possibile ed inserendo raccordi clotoidici per un intervallo da sezione tipo C2 (60-100 km/h), con la verifica dei primi due parametri delle clotoidi, tarata per una velocità massima di 80 km/h e dove non è stato possibile mantenere l’andamento dello stato di fatto, il nuovo tracciato ha previsto l’inserimento di tratti in rettilineo o nuove curve complete di transizione, verificate con i stessi criteri di cui sopra.

Per 4 curve (n° 11-12-15-17), delle 19 del nuovo tracciato, non è stato possibile rispettare il limite massimo di 80 km/h, pertanto, alla luce del contesto, sono state tarate con i primi due parametri delle clotoidi che verificano per una velocità di 60 km/h.

Ciò ha consentito di evitare notevoli sbancamenti a monte dell’infrastruttura che avrebbero comportato un forte impatto realizzativo oltre che ambientale dell’adeguamento, inoltre tali deviazioni del tracciato hanno consentito di mantenere alcune opere di sostegno esistenti al confine dell’alveo del fiume Nera.

Per una visione completa del tracciato in progetto è possibile fare riferimento ai tabulati di tracciamento plano-altimetrici e alle verifiche plano-altimetriche, riportate negli specifici elaborati.

3.2 OBIETTIVI E CRITICITÀ SOTTO IL PROFILO AMBIENTALE

In analogia a quanto visto per il profilo tecnico, nell’ottica di una progettazione integrata e sostenibile vengono di seguito definiti gli obiettivi ambientali che insieme a quelli tecnici costituiscono gli “obiettivi di progetto”. Risulta chiaro come la realizzazione di un’opera generi possibili interferenze da un punto di vista ambientale, che verranno analizzate nel proseguo della trattazione, ma comporta anche dei benefici ambientali, rispetto alla situazione attuale. Con la finalità di valutare la compatibilità del progetto sotto il profilo ambientale, sono stati definiti i cosiddetti obiettivi ambientali, sotto riportati, distinguendoli, come fatto per quelli tecnici, in Macro Obiettivi ed Obiettivi Specifici.

- MOA.01 Conservare e promuovere la qualità dell’ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale;
- MOA.02 Tutelare il benessere sociale;
- MOA.03 Mitigazione dei cambiamenti climatici;
- MOA.04 Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi;

Secondo quanto sopra esposto è quindi possibile far corrispondere, ad ogni Macro Obiettivo Ambientale diversi Obiettivi Specifici, di seguito individuati.

MOA.01 - Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale

- *OSA.1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale:* obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l’area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;
- *OSA.1.2 Privilegiare la manutenzione o il riuso del patrimonio infrastrutturale esistente:* nel perseguire tale obiettivo specifico il progetto pone prioritariamente l’analisi per il riutilizzo del sedime stradale esistente minimizzando l’impronta a terra dell’infrastruttura.

MOA.02 - Tutelare il benessere sociale

- *OSA.2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita:* obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell’uomo ed in generale la qualità della vita attraverso la minimizzazione dell’esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;
- *OSA.2.2 Migliorare la sicurezza:* il nuovo tracciato deve essere geometricamente coerente in modo tale da migliorare la funzionalità stradale per gli utenti, attraverso la realizzazione di rettilinei e raggi

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

di curvatura di dimensioni tali da rispettare i limiti normativi, che siano ben interpretati dagli utenti della strada;

- *OSA.2.3 Aumentare le azioni di controllo degli effetti ambientali della realizzazione e dell’esercizio:* obiettivo del progetto è quello di ottimizzare le azioni di controllo degli effetti ambientali sia della realizzazione che dell’esercizio per ridurre il più possibile le emissioni atmosferiche ed acustiche.

MOA.03 – Adattamento ai cambiamenti climatici

- *OSA.3.1 Protezione del territorio da rischi idrogeologici:* obiettivo del progetto è quello di adottare tutte le misure necessarie al fine di minimizzare, ridurre o azzerare le condizioni di rischio tramite il contenimento del consumo di suolo e adottando tutte le misure necessarie per eliminare il più possibile le interferenze tra il progetto e le aree classificate come a pericolosità idraulica e da frane.

MOA.04 – Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

- *OSA.4.1 Conservare e tutelare la biodiversità:* a tale scopo è necessario minimizzare l’impronta a terra dell’infrastruttura in relazione alle aree ad elevata valenza naturale: caratterizzate dalla presenza di vegetazione naturale o habitat naturali rilevanti.

4 LA DOMANDA DI TRAFFICO

4.1 LA DOMANDA ESISTENTE

La domanda di traffico esistente sulla S.S. 685 nel tratto di studio è desumibile dai dati ANAS, riportati nelle tabelle e nei grafici successivi. Il flusso è relativo alla sezione di conteggio ANAS n. 585 posizionata a valle del tratto in analisi, al Km 31+329 della S.S. 685 nel comune di Norcia. Non si ritiene che la distanza di poco superiore a 10 Km rispetto al tratto in analisi comporti variazioni sostanziali di domanda.

Tabella 4.1: Dati annuali di traffico sulla S.S. 685 (Fonte: ANAS)

Traffico sulla S.S.685 (Km 31+329)			
Anno	Leggeri	Pesanti	TOT TGM
2013	3598	393	3991
2014	3574	359	3933
2015	Non disponibile		
2016	3023	264	3287
2017	2,928	222	3150
2018	2950	179	3129
2019	3047	171	3218
2020	2510	146	2656
2021	2742	85	2827
2022	2996	118	3114

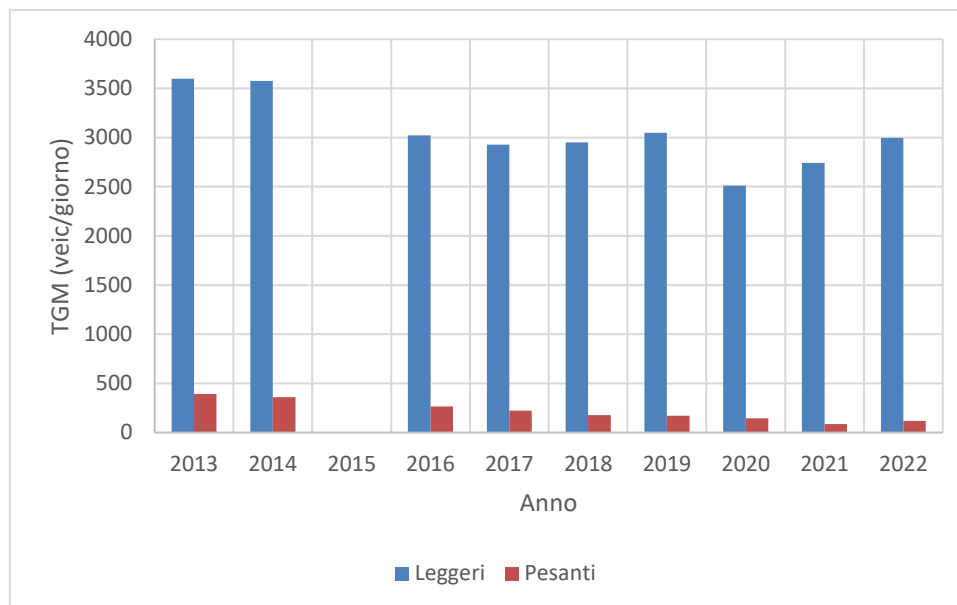


Figura 4.1: Andamento annuale del traffico sulla S.S. 685 (Fonte ANAS)

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Un confronto tra la variazione della domanda e la variazione del prodotto interno lordo a livello regionale è presentato nella tabella e nella figura seguenti.

Tabella 4.2: Confronto tra variazione del traffico e variazione del PIL regionale (Fonte: elaborazione su dati ANAS e ISTAT)

Anno	TOT	ΔPIL Umbria	ΔTraffico
2013	3991	-3,02%	
2014	3933	-2,87%	-1,45%
2015	non disp.	2,78%	
2016	3287	-0,75%	
2017	3150	1,54%	-4,17%
2018	3129	2,06%	-0,67%
2019	3218	-0,41%	2,84%
2020	2656	-10,03%	-17,46%
2021	2827	7,08%	6,44%
2022	3114		

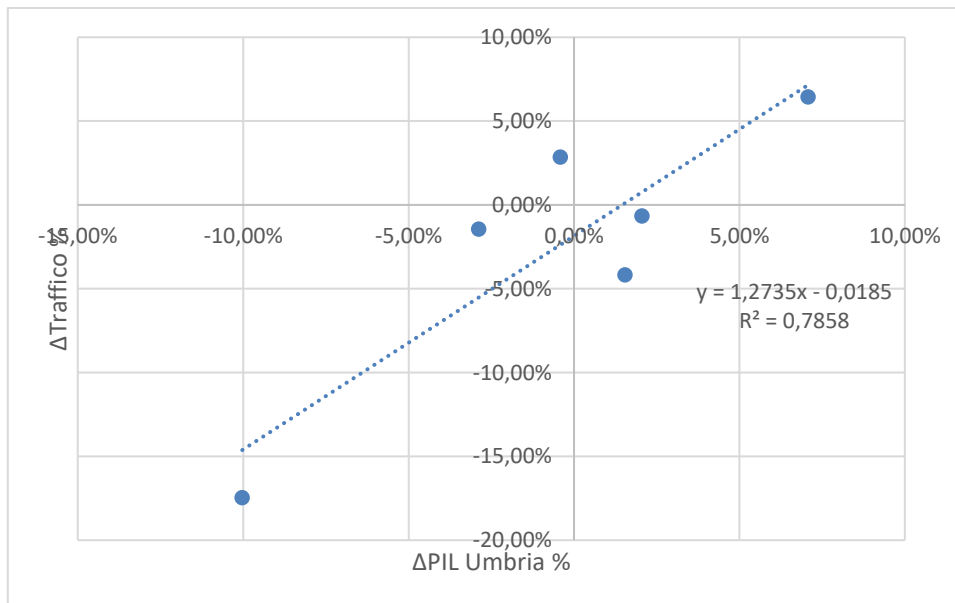


Figura 4.2: Confronto tra variazione del traffico e variazione del PIL regionale (Fonte: elaborazione su dati ANAS e ISTAT)

Come è possibile vedere dai dati presentati vi è un minimo di collinearità tra la variazione del PIL regionale umbro e la variazione del traffico sulla S.S. 685. Il coefficiente R^2 assume un valore di 0,78, che pur non dando l’indicazione di una collinearità molto marcata dimostra una certa interdipendenza tra i due dati, e questo è un risultato sicuramente atteso. Da notare come negli anni 2020 e 2021 siano evidenti gli effetti della pandemia di Covid-19, con una forte decrescita nel primo anno e un parziale recupero nell’anno successivo.

Un’analisi della stagionalità, limitata agli ultimi due anni pre-pandemia, è presentata nella tabella e nella figura seguenti.

Tabella 4.3: Traffico Giornaliero medio anni 2018 e 2019 – andamenti trimestrali (Fonte: ANAS)

Periodo di rilevamento	Flusso Ascendente		Flusso Discendente	
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti
III Trimestre 2018	1679	96	1902	103
IV Trimestre 2018	1278	83	1379	81
I Trimestre 2019	1230	72	1312	67
II Trimestre 2019	1524	101	1689	99
III Trimestre 2019	1706	92	1900	100
IV Trimestre 2019	1365	83	1487	86

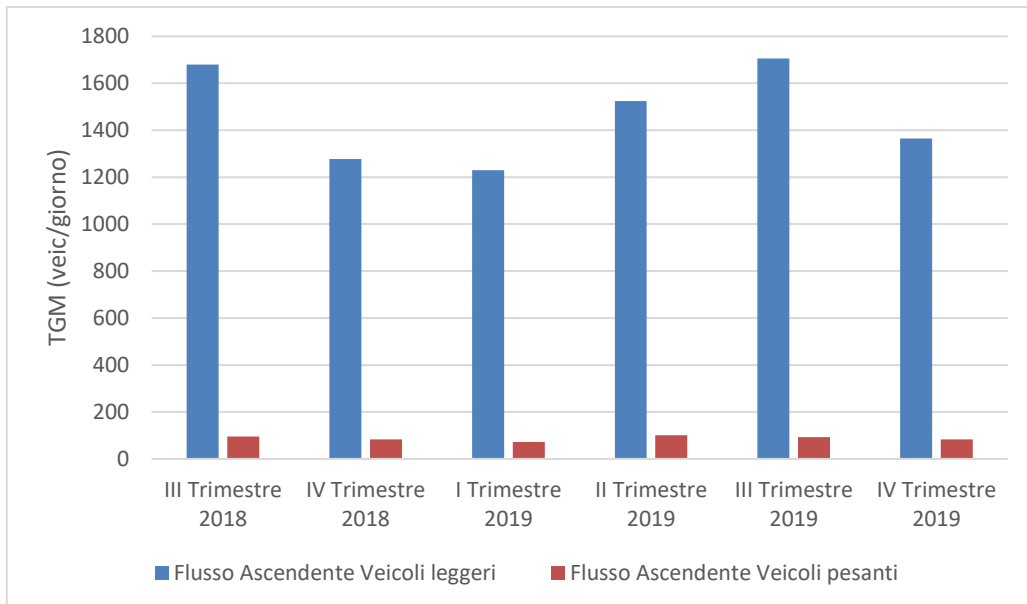


Figura 4.3: Traffico Giornaliero medio anni 2018 e 2019 – andamenti trimestrali flussi ascendenti (Fonte: ANAS)

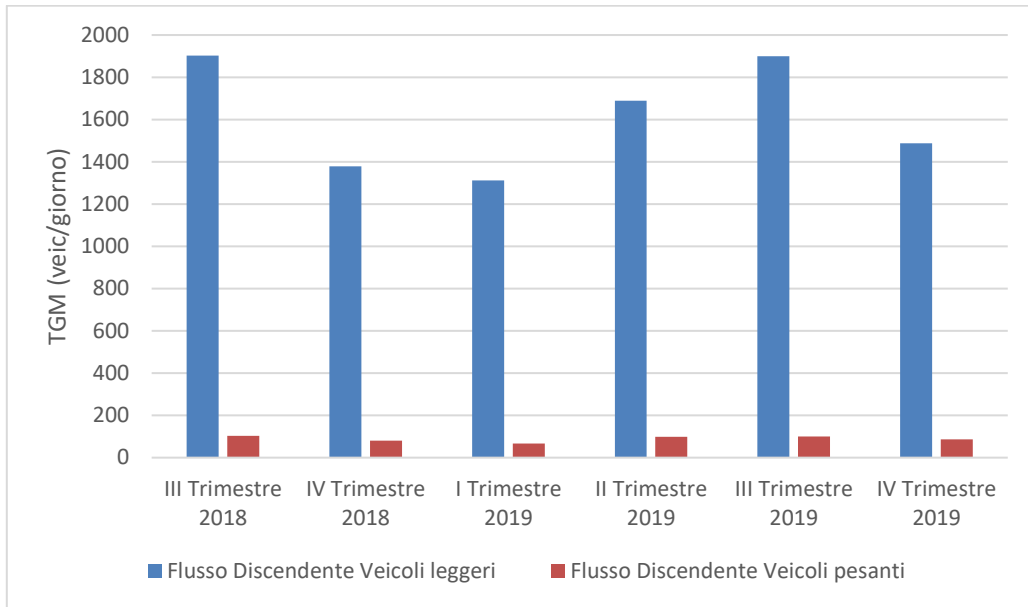


Figura 4.4: Traffico Giornaliero medio anni 2018 e 2019 – andamenti trimestrali flussi discendenti (Fonte: ANAS)

Per quanto riguarda la velocità e quindi i tempi di percorrenza, si è eseguita una simulazione dinamica con il software SUMO. SUMO è un acronimo che sta per "Simulation of Urban MObility". Si tratta di un pacchetto software open-source, altamente portabile, progettato per la simulazione microscopica e continua del traffico stradale su larga scala. Il software è sviluppato principalmente dal German Aerospace Center (DLR).

Il diagramma della velocità simulata è presentato nella Figura seguente.

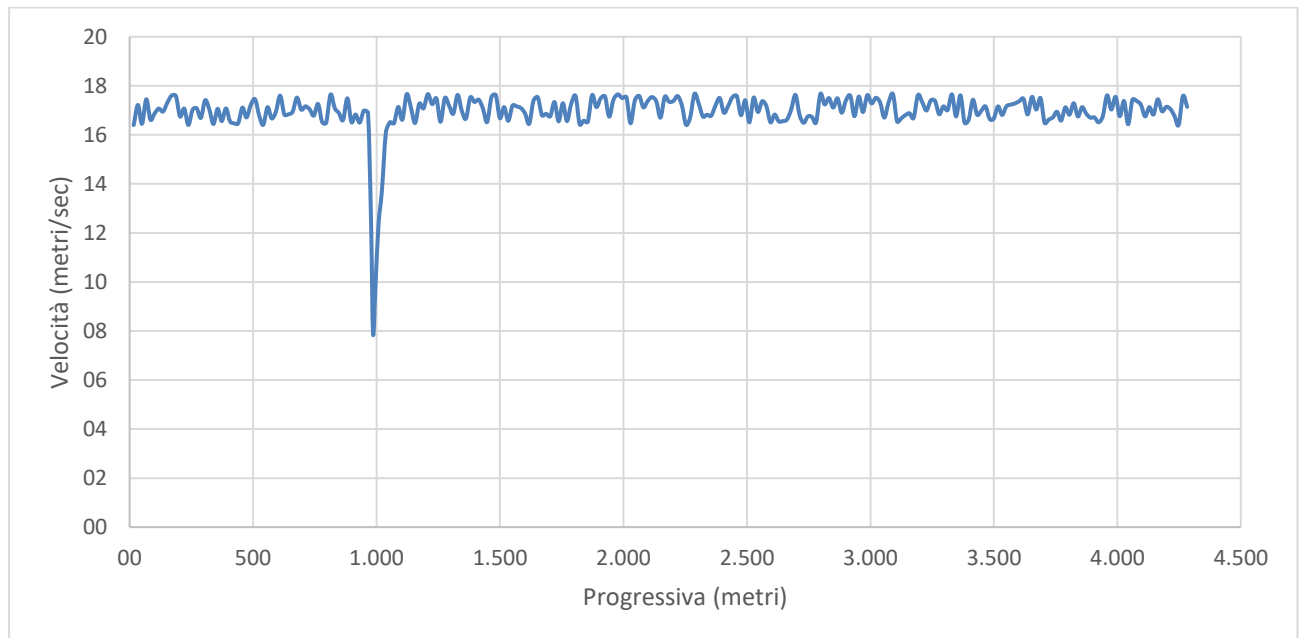


Figura 4.5: Simulazione della velocità di percorrenza sul tracciato esistente (Fonte: elaborazione)

In questo caso la simulazione ha riguardato solamente il tronco stradale nelle condizioni attuali su cui è stato caricato il TGM attuale. La simulazione ha dato come risultato una velocità media di percorrenza di 60,1 Km/h (16,9 metri/sec). La simulazione era riferita ad un veicolo leggero. In fase di analisi costi/benefici si è ipotizzata una riduzione di velocità per i veicoli pesanti del 10% rispetto ai veicoli leggeri.

4.2 DOMANDA FUTURA

Per lo scenario di esercizio si è proiettata la domanda attuale di traffico sugli scenari futuri fino all’anno 2052. Per questo tipo di analisi si richiede infatti la valutazione di un cash flow di 30 a partire dall’orizzonte temporale presente. La proiezione è stata fatta ipotizzando un tasso di crescita del PIL e considerando un fattore di elasticità pari a 1,2. Un primo confronto tra il trend del PIL nazionale e quello locale (PIL Umbria) è presentato nella tabella seguente.

Tabella 4.4: Confronto tra PIL nazionale e PIL Umbria (Fonte: ISTAT)

Anno	Italia (MEUR 2015)	Umbria (MEUR 2015)	Δ% PIL Nazionale	Δ% PIL Umbria
2012	1.673.454,90	22.221,20		
2013	1.642.645,50	21.551,20	-1,84%	-3,0%
2014	1.642.570,80	20.932,00	0,00%	-2,9%
2015	1.655.355,00	21.514,90	0,78%	2,8%
2016	1.676.766,40	21.353,00	1,29%	-0,8%
2017	1.704.732,50	21.682,50	1,67%	1,5%
2018	1.720.515,10	22.129,50	0,93%	2,1%
2019	1.728.828,60	22.038,50	0,48%	-0,4%
2020	1.573.594,90	19.828,80	-8,98%	-10,0%
2021	1.683.538,30	21.232,50	6,99%	7,1%
2022	1.745.403,00		3,67%	3,4%

Un confronto tra l’andamento del PIL umbro e quello nazionale è anche presentato nella figura seguente, dove si ha una retta di regressione con un R² pari a 0,90.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

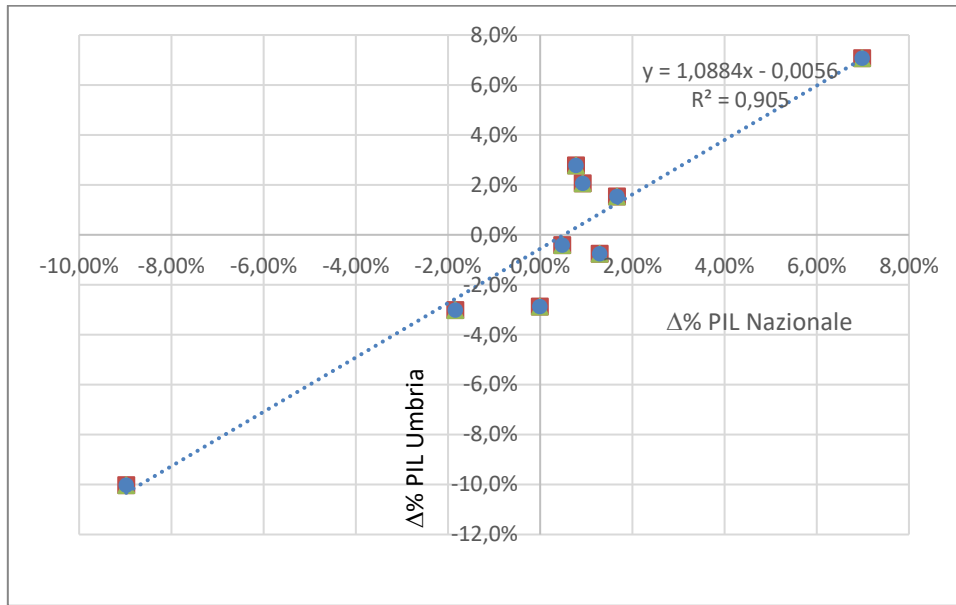


Figura 4.6: Confronto tra PIL nazionale e PIL Umbria (Fonte: elaborazione su dati ISTAT)

La precedente figura mostra come il PIL umbro abbia delle variazioni meno marcate rispetto al PIL nazionale. Un modello di regressione è possibile, ma si è preferito fare riferimento alle stime a lungo termine del PIL nazionale per proiettare la domanda di traffico fino al 2052. L’unica fonte che stima il PIL italiano a lungo termine è l’OCSE (<https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-long-term-forecast.htm>). Si tratta naturalmente di stime che contengono un grado di indeterminazione elevato, dato che le variabili in grado di influire sul PIL di un paese possono risentire di eventi non facilmente prevedibili, ma comunque si tratta delle uniche disponibili. L’OCSE inoltre tiene anche conto delle possibili variazioni demografiche a lungo termine. Sulla base di quanto sopra descritto i traffici futuri potrebbero essere quelli presentati nella tabella seguente.

Tabella 4.5: Crescita della domanda di traffico sulla S.S. 685 fino all’anno 2052 (Fonte: elaborazione da dati ANAS e OCSE)

Anno	ΔPIL nazionale	Δtraffico	Leggeri (Veic/giorno)	Pesanti (Veic/giorno)	Totale (Veic/giorno)	Anno	ΔPIL nazionale	Δtraffico	Leggeri (Veic/giorno)	Pesanti (Veic/giorno)	Totale (Veic/giorno)
2023	1,67%	2,01%	3048	120	3168	2038	0,73%	0,88%	3508	138	3646
2024	0,96%	1,15%	3083	121	3205	2039	0,74%	0,89%	3539	139	3678
2025	0,81%	0,97%	3113	123	3236	2040	0,76%	0,92%	3571	141	3712
2026	0,80%	0,96%	3143	124	3267	2041	0,79%	0,95%	3605	142	3747
2027	0,81%	0,98%	3174	125	3298	2042	0,82%	0,98%	3641	143	3784
2028	0,83%	0,99%	3205	126	3331	2043	0,85%	1,02%	3678	145	3823
2029	0,82%	0,98%	3237	127	3364	2044	0,89%	1,07%	3717	146	3864
2030	0,80%	0,96%	3268	129	3396	2045	0,93%	1,11%	3759	148	3907
2031	0,78%	0,94%	3299	130	3428	2046	0,97%	1,16%	3802	150	3952
2032	0,76%	0,92%	3329	131	3460	2047	1,01%	1,21%	3848	152	4000
2033	0,75%	0,90%	3359	132	3491	2048	1,04%	1,25%	3897	153	4050
2034	0,73%	0,88%	3388	133	3522	2049	1,08%	1,30%	3947	155	4103

2035	0,72%	0,87%	3418	135	3552	2050	1,12%	1,34%	4000	158	4158
2036	0,72%	0,87%	3447	136	3583	2051	1,16%	1,39%	4056	160	4215
2037	0,72%	0,87%	3477	137	3614	2052	1,19%	1,43%	4114	162	4276

Come è possibile vedere dalla tabella precedente, in base alle ipotesi fatte sul tasso di crescita del PIL e sull’elasticità della domanda si avrebbe un periodo abbastanza lungo di crescita del traffico di poco inferiore all’1% annuo (dal 2025 al 2046 inclusi).

La velocità di percorrenza nello scenario di esercizio è stata stimata in base alle curve di velocità del diagramma plano-altimetrico di progetto. I flussi di traffico presentati nella tabella precedente non sono in grado di provocare fenomeni di congestione/accodamento su una sezione di tipo C, per cui si è ritenuto plausibile assumere un livello di servizio elevato fino alla fine del periodo utile, e quindi una libertà di scelta della velocità da parte degli utenti non vincolata da condizioni di traffico ma solo dalle caratteristiche del tracciato.

Le velocità di progetto sono quindi presentate nella tabella seguente e nel grafico successivo.

Tabella 4.6: Tabella delle velocità di progetto (Fonte: progetto)

inizio	fine (m)	Δ	V_1 (km/h)	V_2	V_1 (m/sec)	V_2	T_{12} (sec)
-25,0	502,9	527,9	60	60	16,7	16,7	31,7
502,9	637,9	135,0	60	80	16,7	22,2	6,9
637,9	708,6	70,7	80	80	22,2	22,2	3,2
708,6	728,2	19,6	80	77	22,2	21,4	0,9
728,2	782,1	53,9	77	77	21,4	21,4	2,5
782,1	801,7	19,6	77	80	21,4	22,2	0,9
801,7	909,1	107,5	80	80	22,2	22,2	4,8
909,1	976,8	67,7	80	71	22,2	19,7	3,2
976,8	1056,0	79,2	71	71	19,7	19,7	4,0
1056,0	1123,6	67,7	71	80	19,7	22,2	3,2
1123,6	1740,3	616,7	80	80	22,2	22,2	27,8
1740,3	1778,6	38,3	80	75	22,2	20,8	1,8
1778,6	1830,6	52,0	75	75	20,8	20,8	2,5
1830,6	1868,9	38,3	75	80	20,8	22,2	1,8
1868,9	2118,9	250,0	80	80	22,2	22,2	11,2
2118,9	2194,7	75,8	80	69	22,2	19,2	3,7
2194,7	2266,2	71,5	69	69	19,2	19,2	3,7
2266,2	2322,4	56,2	69	77	19,2	21,4	2,8
2322,4	2393,3	70,9	77	77	21,4	21,4	3,3
2393,3	2412,9	19,6	77	80	21,4	22,2	0,9
2412,9	2485,8	72,9	80	80	22,2	22,2	3,3
2485,8	2607,2	121,3	80	62	22,2	17,2	6,2
2607,2	2646,2	39,0	62	62	17,2	17,2	2,3
2646,2	2653,0	6,8	62	61	17,2	16,9	0,4

inizio	fine (m)	Δ	V_1 (km/h)	V_2	V_1 (m/sec)	V_2	T_{12} (sec)
2653,0	2711,1	58,1	61	61	16,9	16,9	3,4
2711,1	2752,2	41,1	61	68	16,9	18,9	2,3
2752,2	2797,9	45,8	68	60	18,9	16,7	2,6
2797,9	2865,9	68,0	60	60	16,7	16,7	4,1
2865,9	2998,8	132,9	60	80	16,7	22,2	6,8
2998,8	3303,8	305,0	80	80	22,2	22,2	13,7
3303,8	3376,4	72,7	80	70	22,2	19,4	3,5
3376,4	3390,5	14,0	70	70	19,4	19,4	0,7
3390,5	3450,7	60,2	70	60	19,4	16,7	3,3
3450,7	3547,4	96,7	60	60	16,7	16,7	5,8
3547,4	3612,4	65,1	60	71	16,7	19,7	3,6
3612,4	3670,5	58,1	71	62	19,7	17,2	3,1
3670,5	3695,8	25,3	62	62	17,2	17,2	1,5
3695,8	3796,4	100,6	62	77	17,2	21,4	5,2
3796,4	3823,8	27,4	77	73	21,4	20,3	1,3
3823,8	3846,5	22,7	73	73	20,3	20,3	1,1
3846,5	3869,3	22,8	73	76	20,3	21,1	1,1
3869,3	3955,1	85,8	76	63	21,1	17,5	4,4
3955,1	3983,8	28,6	63	63	17,5	17,5	1,6
3983,8	4099,4	115,7	63	80	17,5	22,2	5,8
4099,4	4229,0	129,6	80	80	22,2	22,2	5,8

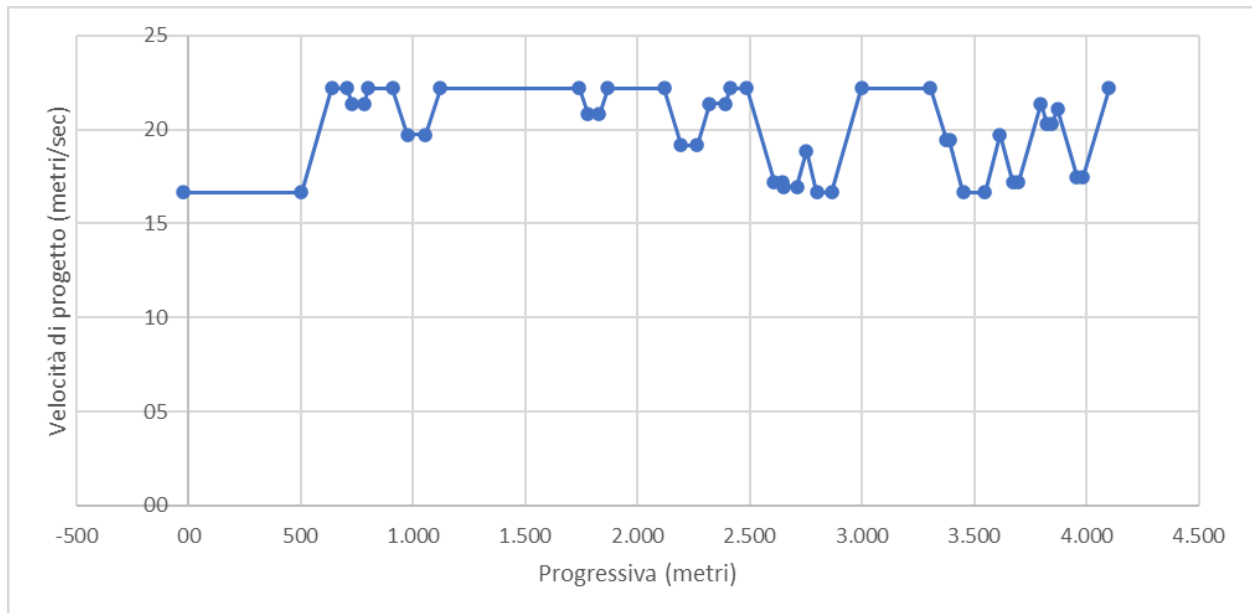


Figura 4.7: Velocità di progetto sul nuovo tracciato (Fonte: progetto)

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

La nuova velocità media di percorrenza è quindi di 71,6 km/h, pari a 19,9 metri/sec. Anche in questo caso il tempo di percorrenza è riferito ad un veicolo leggero. In fase di analisi costi/benefici si è poi ipotizzata una riduzione di velocità per i veicoli pesanti del 10% rispetto ai veicoli leggeri.

5 LE CONFORMITÀ E LE COERENZE

Il presente paragrafo ha come obiettivo principale la ricostruzione dei rapporti di coerenza intercorrenti tra il progetto proposto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione, all’interno dei quali l’insieme degli interventi che lo caratterizzano sia riconducibile.

Il contesto pianificatorio di riferimento preso in esame è utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all’opera di progetto, esso viene riassunto di seguito secondo la sua tradizionale articolazione suddivisibile nelle seguenti categorie:

- pianificazione generale;
- pianificazione separata.

La pianificazione generale comprende gli strumenti di pianificazione aventi per finalità il governo del territorio, colto nella sua totalità e complessità. Appartengono a questa categoria i piani territoriali di area vasta di livello regionale e provinciale e quelli urbanistici locali.

La pianificazione separata è costituita dalla pianificazione di settore e nello specifico, in questa sede, date le caratteristiche dell’oggetto dello studio, si è fatto riferimento al settore trasporti oltre che, naturalmente quello ambientale.

Stante la natura dell’opera proposta e in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie quest’ultimo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza, suddivisi in nazionale, regionale, provinciale e locale.

Sono stati inoltre presi in considerazione per la notevole importanza che essi ricoprono, il sistema dei vincoli e delle tutele, derivanti dalla legislazione nazionale e regionale o apposti dalle amministrazioni locali.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali sono in primo luogo distinguibili in “rapporti di coerenza”, qualora riferiti agli obiettivi, e in “rapporti di conformità”, nel caso in cui abbiano ad oggetto la rispondenza con l’apparato normativo.

Muovendo da tale classificazione dei rapporti Opera – Piani, appare evidente come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l’inquinamento atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all’interno di quelle parti dello Studio ambientale nelle quali detti fenomeni sono indagati.

Le tipologie di rapporti Opera – Piani ai quali si è fatto riferimento sono le seguenti:

- “Rapporti di coerenza”, aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori e affrontati nella descrizione dei Piani stessi nei paragrafi che seguono;
- “Rapporti di conformità”, aventi attinenza con l’apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina ambientale;

5.1 L’INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI PERTINENZA ALL’OPERA

Il contesto pianificatorio di riferimento preso in esame, in quanto utile a determinare informazioni ed elementi pertinenti all’opera di progetto viene riassunto di seguito:

Pianificazione ordinaria generale

Tabella 5.1: Strumenti di pianificazione ordinaria generale

AMBITO	STRUMENTO	ESTREMI
Interregionale	Piano di bacino idrografico del fiume Tevere	Deliberazione del Consiglio Regionale n.80 del 28 settembre 1999 (Regione Umbria).
Regionale	Piano Territoriale Paesaggistico Regionale della regione Umbria	La Giunta regionale con D.G.R. n. 43 del 23 gennaio 2012, successivamente integrata con DGR n. 540 del 16 maggio 2012 ha preadottato, ai sensi dell’art. 18 della LR 13/2009, la Relazione Illustrativa del Piano Paesaggistico Regionale con il relativo Volume 1. I lavori del Comitato Tecnico Paritetico costituito con DGR n°55 del 24/01/2011 proseguono per l'elaborazione dei contenuti del Volume 2.
	Disegno Strategico Territoriale Regione Umbria	Il "Disegno Strategico Territoriale (DST) per lo sviluppo sostenibile della Regione Umbria" è stato approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1903 del 22 dicembre 2008.
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Perugia	Approvato con D.C.P. n.59 del 23 luglio 2002. La Variante al PTCP è stata adottata con DCP n. 32 del 18/12/2020.
Comunale	Programma di fabbricazione del comune di Vallo di Nera	Approvato con D.P.G.R n°1478 del 10 aprile 1975. Il comune non è provvisto di PRG.
	Programma di fabbricazione del comune di Cerreto di Spoleto	Approvato con delibera C.C. n°22 del 29/04/1997.



Il comune non è provvisto di PRG.

Pianificazione ordinaria separata – Settore Traporti

Tabella 5.2: Strumenti di pianificazione ordinaria separata

AMBITO	STRUMENTO	ESTREMI
Nazionale	Piano Generale dei Traporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei ministri il 2 marzo 2001 – Approvato con DPR 14/03/2001. È stato avviato a gennaio 2022 l’iter autorizzativo per l’approvazione del nuovo PGTL.
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024 (PRT) della Regione Umbria	Approvato con Deliberazione dell’Assemblea Legislativa del 15 dicembre 2015, n. 42.

5.2 LE CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

L’analisi del sistema dei vincoli e delle tutele permette di stabilire le relazioni intercorrenti tra gli elementi del suddetto quadro e l’area oggetto dell’intervento in progetto. In particolare, la finalità dell’analisi documentata nel presente paragrafo risiede nel verificare l’esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest’ultimo inteso con riferimento alle seguenti tipologie di beni rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- Beni culturali di cui alla parte II del DLgs 42/2004 e smi;
- Beni paesaggistici di cui alla parte III del DLgs 42/2004 e smi e segnatamente ex artt. 136 “Immobili Ed aree di notevole interesse pubblico”, 142 “Aree tutelate per legge” e 143 co. 1 lett. d “Ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell’articolo 134, comma 1, lettera c”;
- Aree naturali protette, così come definite dalla L 394/91, e siti della Rete Natura 2000.

Per la rappresentazione del quadro vincolistico insistente nell’ambito di studio sono stati prodotti i seguenti elaborati cartografici in scala 1:10.000:

- Carta dei vincoli e delle tutele (T00-IA02-AMB-CT05);
- Carta delle aree protette e Siti Natura 2000 (T00-IA02-AMB-CT06);

Le principali fonti di riferimento per la stesura del quadro vincolistico e l’individuazione dei beni con valenza artistica, architettonica, storica ed archeologica sono state rappresentate da:

- <https://siat.regione.umbria.it/benipaesaggistici/>;
- <https://www.regione.umbria.it/paesaggio-urbanistica>;

- <http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/le-tutele-di-varia-natura>;
- Piani territoriali paesistici dell’Umbria;
- Rete Natura 2000 in Umbria (<https://www.regione.umbria.it/ambiente/rete-natura-2000>);
- Geoportale nazionale al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette ed aree della rete natura 2000;
- <https://www.regione.umbria.it/paesaggio-urbanistica/disegno-strategico-territoriale>;
- Documento Programmatico Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032;
- Piano territoriale di coordinamento provinciale della provincia di Perugia;
- Piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera;
- Piano di fabbricazione del comune di Cerreto di Spoleto;
- UmbriaGeo; Sistema Informativo regionale ambientale e territoriale (SIAT), al fine di individuare la localizzazione dei Beni paesaggistici tutelati ai sensi della parte III del D.lgs. 42/2004 e smi e segnatamente gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico di cui all’art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi e le aree tutelate per legge di cui all’art. 142 del citato Decreto.
- UmbriaGeo; Sistema Informativo regionale ambientale e territoriale (SIAT), al fine di individuare le aree assoggettate a vincolo idrogeologico ai sensi del RD n°3267 del 30/12/1923. Per una completa rappresentazione dei vincoli paesaggistici si rimanda all’elaborato grafico allegato al presente Studio “Carta dei vincoli e delle tutele”.
- Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro MiC, portale Vincoli in rete, banca dati a scala nazionale per la consultazione delle informazioni relative a beni oggetto definiti all’art. 10 del DLgs 42/2004 MiC, Soprintendenza Archeologica Belle arti e Paesaggio (SABAP) dell’Umbria, portale istituzionale sezione Vincoli architettonici aggiornamento 2022
- <https://www.regione.umbria.it/infrastrutture-e-trasporti/piano-regionale-dei-trasporti>;

5.2.1 Vincoli paesaggistici e culturali

Vincoli paesaggistici

Per la costruzione del quadro conoscitivo dei vincoli paesaggistici e culturali insistenti lungo i tracciati stradali si è fatto riferimento al D. Lgs 42/2004 e successivi aggiornamenti e, in particolare, agli art. 136 e 142.

L’art. 136 comprende gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico ovvero:

- le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
- le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;
- le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze;

L’art. 142 si riferisce alle aree tutelate per legge. Sono di interesse paesaggistico:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (lett. a);

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (lett. b);
- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (lett. c);
- le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole (lett. d);
- i ghiacciai e i circhi glaciali (lett. e);
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (lett. f);
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018) (lett. g);
- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici (lett. h);
- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448 (lett. i);
- i vulcani (lett. l);
- le zone di interesse archeologico (lett. m);

La ricognizione dei vincoli paesaggistici è rappresentata, come già indicato, nell'elaborato "Carta dei vincoli e delle tutele" in scala 1: 10.000 ().

Il tracciato di progetto di riferimento ricade a cavallo tra il comune di Vallo di nero e quello di Cerreto di Spoleto in provincia di Perugia e interferisce direttamente con i beni paesaggistici imposti dall'art 142 del **D. Lgs. 42/2004 "aree tutelate per legge"**. In particolare, si riscontrano le interferenze con:

- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (lett. c). In particolare, il Fiume Nera che attraversa i due territori comunali;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018) (lett. g);

Il progetto rientra nell'area di notevole interesse pubblico "Vallo di Nera" vincolata secondo il D.Lgs 42/2004, art.136 tramite D.G.R. 7040 del 27/10/87.

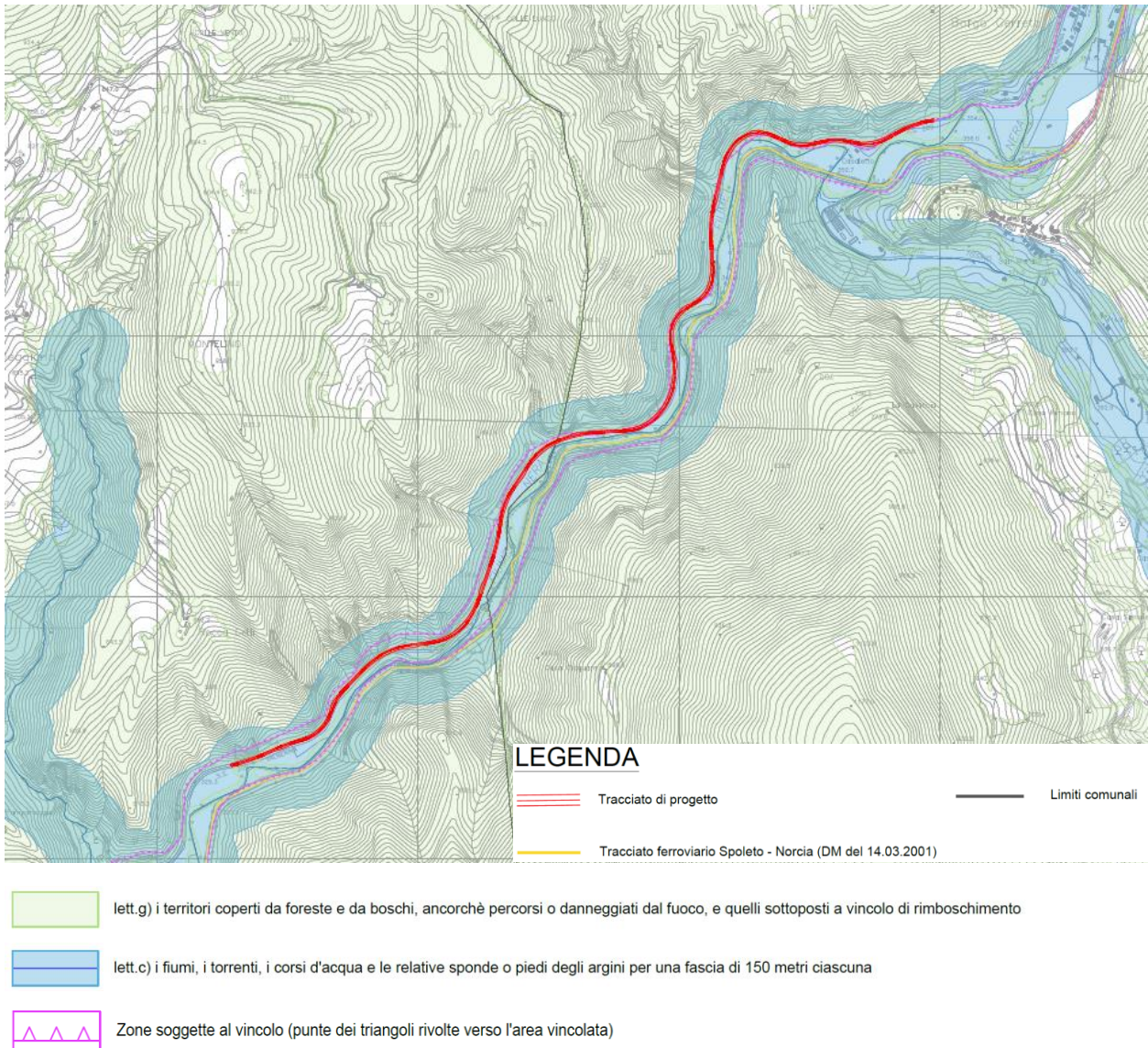


Figura 5.1: Inquadramento territoriale del tracciato di progetto e individuazione dei beni paesaggistici secondo l’art. 142 del D.Lgs. 42/2004. In viola la rielaborazione cartografica del Vincolo Idrogeologico R.D. 3267/23 (Fonte: <http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagina/distribuzione-vincolo-idrogeologico-r-d-n-326723>)

Nell’area di intervento ricade il tracciato della-ferrovia Spoleto-Norcia, vincolato con D.M. del 14/03/2001 che non interferisce, tuttavia con il tracciato stradale in progetto.

I vincoli paesaggistici secondo l’art. n°142 del D. Lgs 42/2004 che non interferiscono direttamente con il tracciato di progetto, ma che comunque presentano una minore distanza da esso sono riportati nella seguente tabella:

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Tabella 5.3: Distanza tra i vincoli paesaggistici secondo l’art. n°142 del D. Lgs 42/2004 e il tracciato di progetto

Bene paesaggistico secondo l’articolo n°142 del D. Lgs 42/2004	Distanza in Km che intercorre tra il tracciato di progetto e i beni paesaggistici
montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole (lett. d);	1.5 km
parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (lett. f) (Parco Nazionale dei Monti Sibillini);	14 km
zone di interesse archeologico (lett. m) (Bene n. 133- D.G.R. 4825 del 22/07/97)	12.3 km

I vincoli appartenenti all’art. n°136 del D.Lgs 42/2004 non interferiscono direttamente con il tracciato di progetto, ma sono presenti comunque in alcune aree sia del comune di Vallo di Nera (numero vincolo 102) che di Cerreto di Spoleto (numero vincolo 103) come si può notare dalla seguente figura.

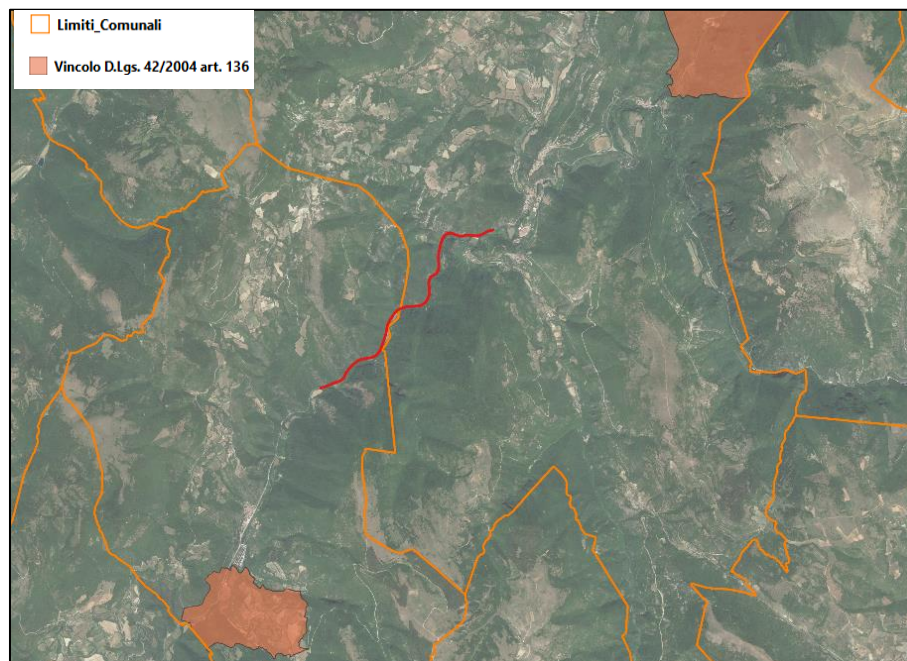


Figura 5.2: Inquadramento territoriale del tracciato di progetto e individuazione dei beni paesaggistici secondo l’art. 136 del D.Lgs. 42/2004

La distanza tra il tracciato di progetto e il vincolo ricadente nel comune di Vallo di Nera è pari a circa 3 Km, mentre quella rispetto al vincolo presente nel comune di Cerreto di Spoleto è di circa 3.5 Km.

Vincoli culturali

Secondo quanto disposto dal co. 1 dell’art. 10 del DLgs 42/2004 «sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico»,

nonché quelli richiamati ai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo. Nella zona di intervento non sono mappati beni monumentali ad eccezione della Chiesa di S.Maria dell’Eremita in Comune di Vallo di Nera che dista circa 1 km più a sud dalla km 41+500.



Figura 5.3: In verde il complesso della Chiesa di S.Maria dell’Eremita

5.2.2 Vincolo idrogeologico

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267, ha come scopo quello di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazioni, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque, con possibilità di danno pubblico. In tal senso e, soprattutto, letto nell’attuale prospettiva, è possibile affermare che detto vincolo definisce un regime d’uso e trasformazione (dissodamenti, cambiamenti di coltura ed esercizio del pascolo) di dette tipologie di terreni, il quale, oltre a prevenire il danno pubblico, è volto a garantire l’equilibrio ecosistemico.

All'interno delle aree sottoposte a vincolo, il R.D. 30 dicembre 1923 n. 3267 ed il relativo regolamento di attuazione, approvato con R.D. 16 maggio 1926 n. 1126, stabiliscono che alcuni interventi necessitano di autorizzazione.

La Regione Umbria mette a disposizione un servizio di consultazione WebGIS della documentazione storica di archivio su base I.G.M. a scala 1: 100.000 che si compone degli originali della cartografia allegata ai Provvedimenti originali di determinazione del Vincolo idrogeologico per ogni Comune della regione Umbria (REGIO DECRETO 30 dicembre 1923, n. 3267), nell’ambito della documentazione del Piano Urbanistico Territoriale L.R. N. 27/2000 e s.m.i.

Si riporta lo stralcio cartografico che individua le aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

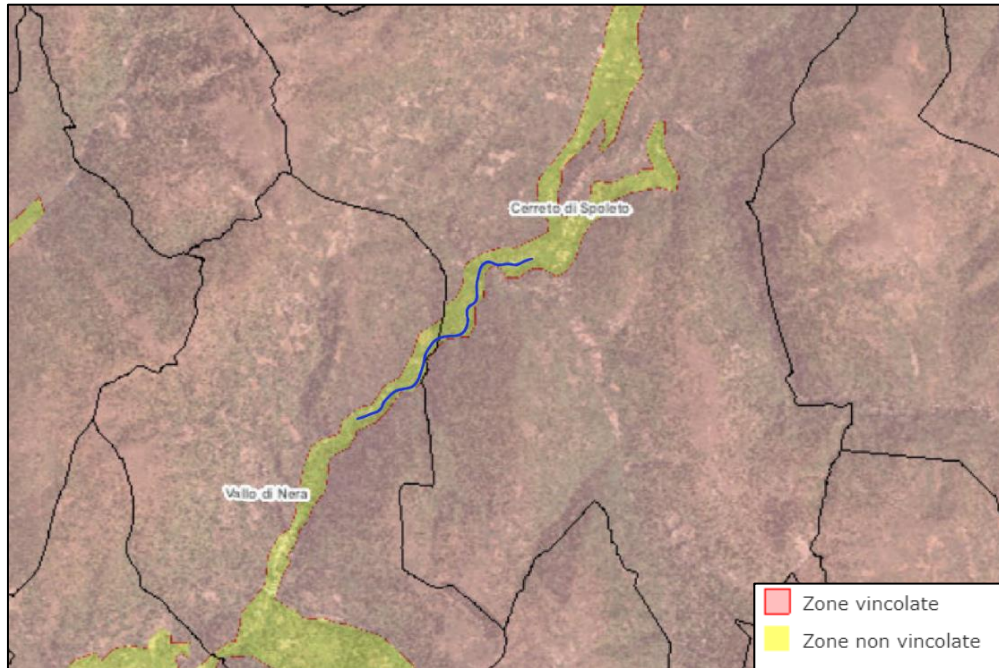


Figura 5.4: Vincolo idrogeologico ai sensi del R. D. 3267/23 (in blu il tracciato di progetto)

Come si evince dall’immagine il tracciato di progetto (in blu), interessata, *non presenta interferenza con aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n. 3267/1923*. Ci sono comunque localmente delle aree minimamente interessate da vincolo idrogeologico. Per maggiore qualità risolutiva dell’interferenza tra tracciato e vincolo succitato si rimanda all’elaborato *Carta dei vincoli e delle tutele* (T00-IA02-AMB-CT05).

5.2.3 Aree di interesse Ambientale

Di seguito è riportata l’analisi delle relazioni tra le aree naturali protette e dei siti natura 2000 presenti nei pressi dell’area vasta di intervento, in riferimento all’elaborato cartografico “Carta delle aree protette” allegato alla presente Relazione.

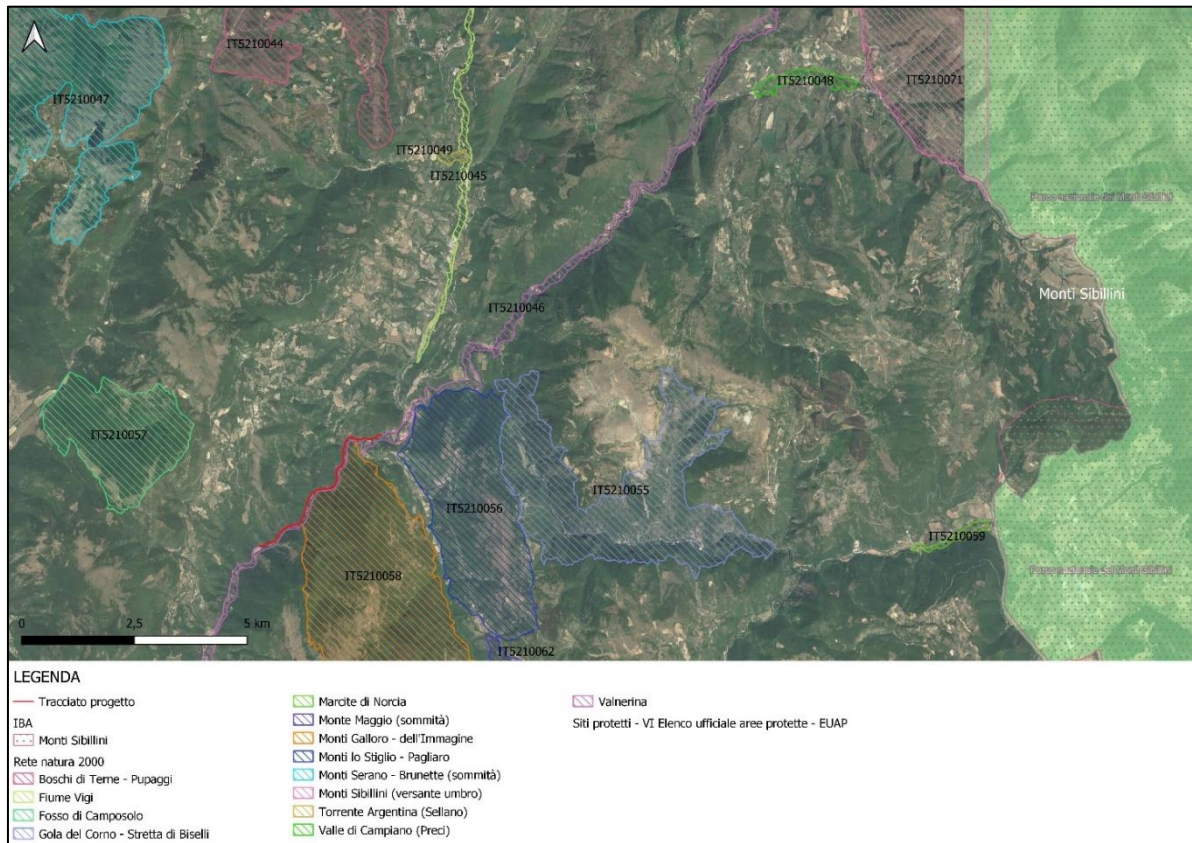


Figura 5.5: Aree Naturali Protette, Siti Natura 2000 e IBA nell'area vasta di intervento (Ns elaborazione GIS)

Tabella 5.4: Siti in rapporto con l'intervento

VINCOLO/DISCIPLINA	DENOMINAZIONE DEL SITO	ANALISI	
Aree naturali protette (EUAP)	Parco Nazionale dei Monti Sibillini EUAP 0007	Ex lege	L. 67, 11.03.88- L. 305, 28.08.89- DD.MM. 13.07.89 / 69.722,00 0,00 03.02.90- D.P.R. 06.08.93
		Rapporto	Il sito di intervento non interferisce con aree naturali protette (EUAP).
Rete Natura 2000(SIC e ZPS)	Valnerina IT5210046	Ex lege	D.L. Regionale N. 1535 DEL 03/12/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210046 "Valnerina".
		Rapporto	Il sito di intervento interferisce con le aree del sito della Rete Natura 2000
	Monti Galloro dell'Immagine IT5210058	Ex lege	D.L. Regionale N. 1451 DEL 19/11/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210058 "Monti Galloro – dell'Immagine".

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

		Rapporto	Il sito di intervento non interferisce con il sito
Monti lo Stiglio – Pagliaro IT5210056		Ex lege	D.L. Regionale N. 1450 DEL 19/11/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210056 "Monti lo Stiglio- Pagliaro".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
Gola del Corno stretta di Biselli IT5210055		Ex lege	D.L. Regionale N. 1449 DEL 19/11/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210055 "Gola del Corno – Stretta di Biselli".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
Monte Maggio IT5210062		Ex lege	D.L. Regionale N. 1452 DEL 19/11/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210062 "Monte Maggio".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
Fiume Vigi IT5210045		Ex lege	D.L. Regionale N. 1032 DEL 03/09/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210045 "Fiume Vigi".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
Fosso di Camposolo IT5210057		Ex lege	D.L. Regionale N. 467 DEL 02/05/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210057 "Fosso di Camposolo"
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
Boschi di Terne Pupaggi IT5210044		Ex lege	D.L. Regionale N. 1448 DEL 19/11/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

			Comunitaria SIC IT 5210044 "Boschi di Terne- Pupaggi"
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
	Monti Serano – Bruenette IT5210047	Ex lege	D.L. Regionale N. 378 DEL 11/04/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210047 "Monti Serano – Brunette"
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
	Valle di Campiano IT5210048	Ex lege	D.L. Regionale N. 1275 DEL 23/10/2012 : Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210048 "Valle di Campiano".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
	Monti Sibillini (versante Umbro) IT5210071	Ex lege	D.L. Regionale N. 123 DEL 20/02/2013 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito Natura 2000 SIC/ZPS IT 5210071 "Monti Sibillini".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
	Marcite di Norcia IT5210059	Ex lege	D.L. Regionale N. 1277 DEL 23/10/2012 Rete Natura 2000- Approvazione del Piano di Gestione del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 5210059 "Marcite di Norcia".
		Rapporto	Il sito di intervento è interessato da aree della Rete Natura 2000
Aree IBA	Monti Sibillini IBA095	Ex lege	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
		Rapporto	Il sito di intervento non interferisce con l'area IBA più vicina.
Aree Umide	-	Ex lege	D.P.R. n. 488 del 1976
		Rapporto	Il sito di intervento non è interessato da aree umide tutelate per legge.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Come si evince dalla tabella riportata sopra abbiamo un solo sito natura 2000 con interferenza diretta con l’area di progetto.

Ai fini di inquadrare il sito di intervento all’interno del sistema delle aree a valenza ambientale oggetto di disciplina di tutela, è stato assunto un raggio di analisi superiore ai 10 chilometri dal sito di intervento, in modo tale che l’analisi attuata sia più approfondita e più significativa possibile per la tipologia di opera trattata nel seguente documento.

Si riporta di seguito la tabella con la distanza dal sito di intervento alle aree Natura 2000, IBA e EUAP elencate giuridicamente nella tabella precedente.

Tabella 5.5: Aree di interesse naturalistico e siti Rete Natura 2000 presenti nell’area vasta di progetto

TIPOLOGIA	CODICE	NOME	DISTANZA
UMBRIA			
Area Naturale Protetta	EUAP 0007	Parco Nazionale dei Monti Sibillini	13371,831 m
Siti Natura 2000	IT5210046	Valnerina	0 m
	IT5210058	Monti Galloro dell’Immagine	58 m
	IT5210056	Monti lo Stiglio – Pagliaro	545,077 m
	IT5210055	Gola del Corno stretta di Biselli	2763,556 m
	IT5210062	Monte Maggio	4854,541 m
	IT5210045	Fiume Vigi	1805,872 m
	IT5210057	Fosso di Camposolo	2537,402 m
	IT5210044	Boschi di Terne Pupaggi	6388,717 m
	IT5210047	Monti Serano – Bruenette	7421,622 m
	IT5210048	Valle di Campiano	11180,558 m
	IT5210071	Monti Sibillini (versante Umbro)	13288,079 m
	IT5210059	Marcite di Norcia	11974,161 m
IBA	095	Monti Sibillini	13467, 848 m

Tenendo presente che il tracciato oggetto di interventi di ammodernamento andrà ad incidere direttamente sul sito natura 2000 “Valnerina”, per maggiori dettagli sulle interferenze e gli impatti si rimanda alla **VInCA di II livello** redatta a supporto.

5.3 LE CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE

5.3.1 Pianificazione ordinaria generale

5.3.1.1 Piano di bacino idrografico del fiume Tevere

Il bacino del fiume Tevere, in cui ricade il territorio del comune di Vallo di Nero e di Cerreto di Spoleto, è attualmente compreso all’interno dell’Autorità di bacino distrettuale dell’appennino centrale. Con la legge n. 221 del 28 dicembre 2015 (art. 51, comma 5, lettera d) viene stabilita l’attuale superficie totale del distretto dell’appennino centrale, pari a Km². 42.506.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

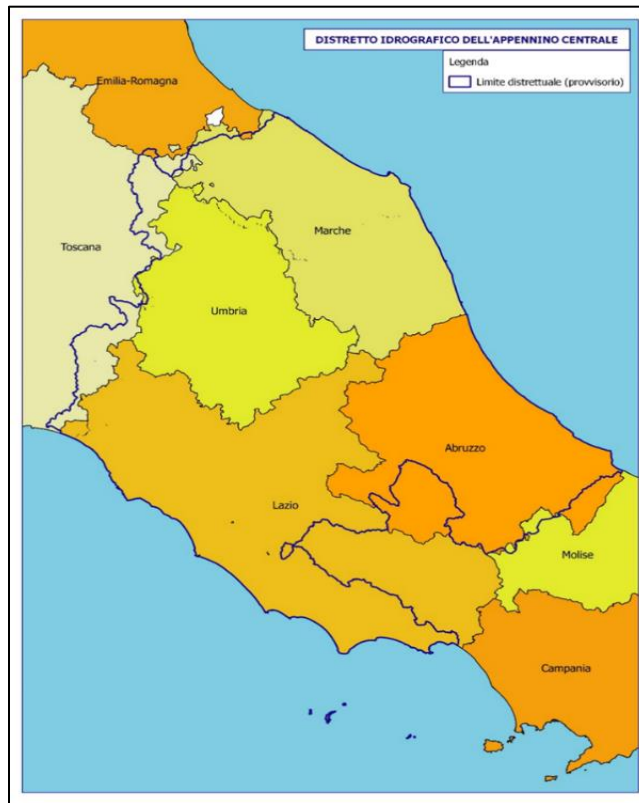


Figura 5.6: Distretto idrografico dell’Appennino Centrale

L'intera superficie del distretto è così suddivisa:

Tabella 5.6: Superficie compresa nel distretto e % di territorio ricoperta nel distretto con focus sulla regione Umbria

Regione	Superficie compresa nel distretto (kmq)	% di territorio ricoperta nel distretto
Abruzzo	9.238,08	21,734
Emilia-Romagna	45,89	0,108
Lazio	13.642,84	32,096
Marche	9.220,29	21,692
Molise	132,37	0,311
Toscana	1.809,71	4,258
Umbria	8.416,03	19,800
Stato	Superficie compresa nel distretto (kmq)	% di territorio ricoperta nel distretto
Città del Vaticano	0,794	0,002

L'Autorità di bacino distrettuale è un ente pubblico non economico istituito ai sensi dell'art. 63 del D. Lgs. 152/2006. L' Autorità di bacino, nell'ambito delle finalità previste dalla legge, volte ad assicurare la difesa del suolo, il risanamento idrogeologico, la tutela quantitativa e qualitativa della risorsa idrica, provvede principalmente a:

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

- elaborare il Piano di bacino distrettuale ed i programmi di intervento;
- esprimere pareri sulla coerenza con gli obiettivi del Piano di bacino dei piani e programmi dell'Unione europea, nazionali, regionali e locali relativi alla difesa del suolo, alla lotta alla desertificazione, alla tutela delle acque e alla gestione delle risorse idriche.

L’Autorità di bacino distrettuale ha allo stato attuale predisposto i seguenti strumenti di pianificazione:

- Piano stralcio del Piano di bacino distrettuale (PGDAC), rappresenta il piano di gestione del bacino idrografico. Il Piano è stato approvato con il D.P.C.M. del 27 ottobre 2016 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2017. L’aggiornamento del Piano di gestione dell’Appennino Centrale non comprende il bacino interregionale del Fiora e i bacini delle Marche settentrionali, che sono stati ricompresi nel Distretto dell’Appennino Centrale successivamente all’adozione, in forza della Legge 221 del 28 dicembre 2015.
- Piano di gestione del Rischio Alluvioni, il Piano è stato approvato il 3 marzo 2016, con deliberazione n. 9, dal Comitato istituzionale ed il 27 ottobre 2016 dal Presidente del Consiglio dei Ministri con DPCM e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 28 del 3 febbraio 2017 recante “approvazione del piano di gestione del rischio di alluvioni del distretto idrografico dell'Appennino Centrale". Con delibera n.26 del 20 dicembre 2021, la Conferenza Istituzionale Permanente, ai sensi degli articoli 65 e 66 del d.lgs. 152/2006, ha adottato il **primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio di alluvioni 2021-2027** – secondo ciclo di gestione – del distretto idrografico dell’Appennino Settentrionale, che è stato successivamente approvato, ai sensi degli articoli 57, 65 e 66 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con D.P.C.M. 1 dicembre 2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 31 del 7.02.2023.

L’ex Autorità di Bacino del Fiume Tevere (ABT) ha approvato negli anni scorsi diversi piani riguardanti l'assetto idrologico e idraulico del tratto fluviale in esame. Sono a tale riguardo di particolare rilevanza:

- la Prima elaborazione del Progetto del Piano di Bacino del Fiume Tevere, adottato dal Comitato Istituzionale dell'ABT con delibera n. 80 del 28 settembre 1999;
- il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, adottato con delibera n. 101 dal Comitato Istituzionale dell'ABT nella seduta del 1 agosto 2002 ed approvato con DPCM del 10 Novembre 2006, pubblicato nella G.U. n. 33 del 9 Febbraio 2007 e successivamente sostituito dal 6° stralcio funzionale - P.S. 6 - per l'assetto idrogeologico - PAI - primo aggiornamento, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del fiume Tevere con deliberazione n. 125 del 18 luglio 2012 ed approvato con DPCM del 10 aprile 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 agosto 2013;
- il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico dell’Appennino Centrale.

Al fine di inquadrare il progetto nello strumento di pianificazione del bacino del fiume Tevere e definire le potenziali interferenze indotte sulle aree di esondazione ed i versanti in frana è stato predisposto l’elaborato cartografico “PAI: Rischio e pericolo frane” (T00-IA02-AMB-CT07).

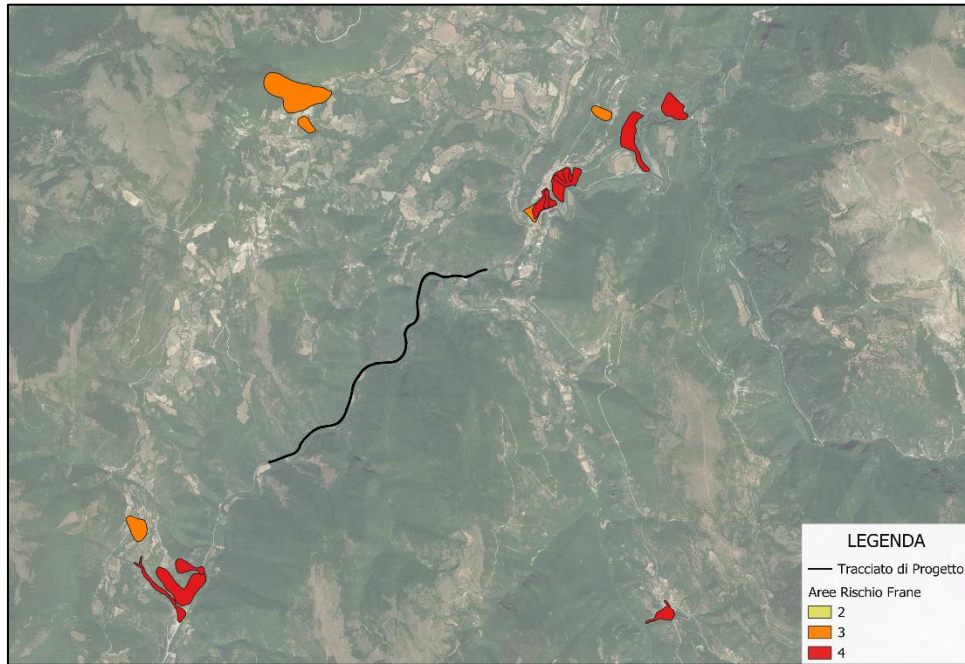


Figura 5.7: Stralcio del piano di bacino del fiume Tevere - rischio frane (fonte: Autorità di bacino del fiume Tevere)

Il tracciato di progetto non interferisce direttamente con **aree a rischio frane**. Nell’intorno dell’infrastruttura ricadono aree a rischio frane di tipo 3 e 4. Le aree a rischio frana *categoria R3 e R4* più vicine al tracciato ricadono a circa 900 m dallo stesso. Non sono presenti aree a rischio frane di tipo R2.

Di seguito, si mostra il piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI) delle **fasce fluviali** e delle **zone di rischio** del reticolo ricadenti e interferenti con il tracciato.



Figura 5.8: Stralcio del piano di assetto idrogeologico delle fasce fluviali e zone di rischio lungo il tracciato di progetto

Di seguito, si mostrano due stralci che mettono in evidenza le zone di rischio e le fasce fluviali della parte di tracciato ricadente nel comune di Vallo di Nera e nel comune di Cerreto di Spoleto.

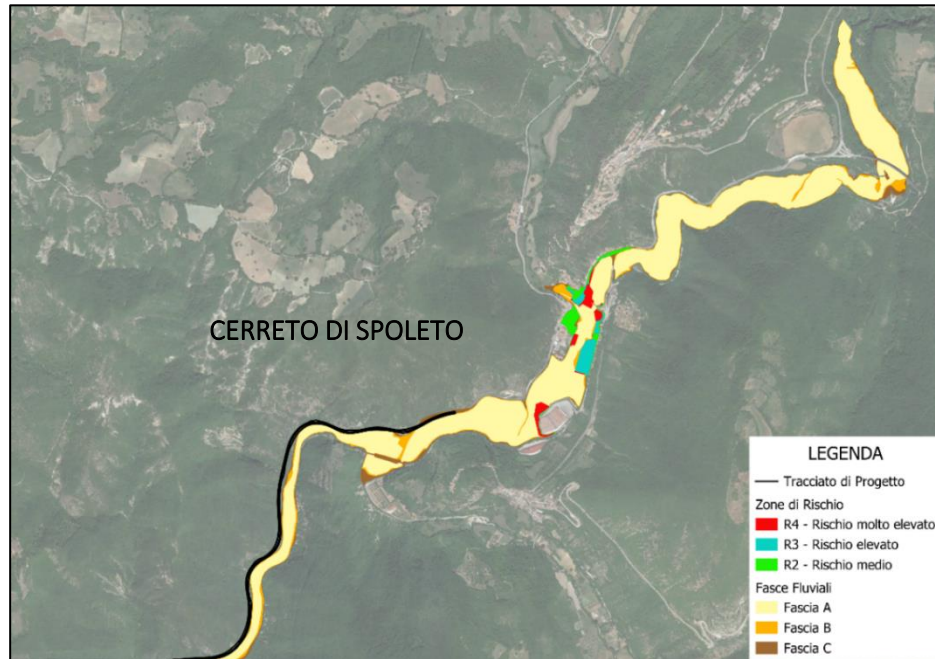


Figura 5.9: Stralcio del piano di assetto idrogeologico delle fasce fluviali e zone di rischio ricadenti nel comune di Cerreto di Spoleto

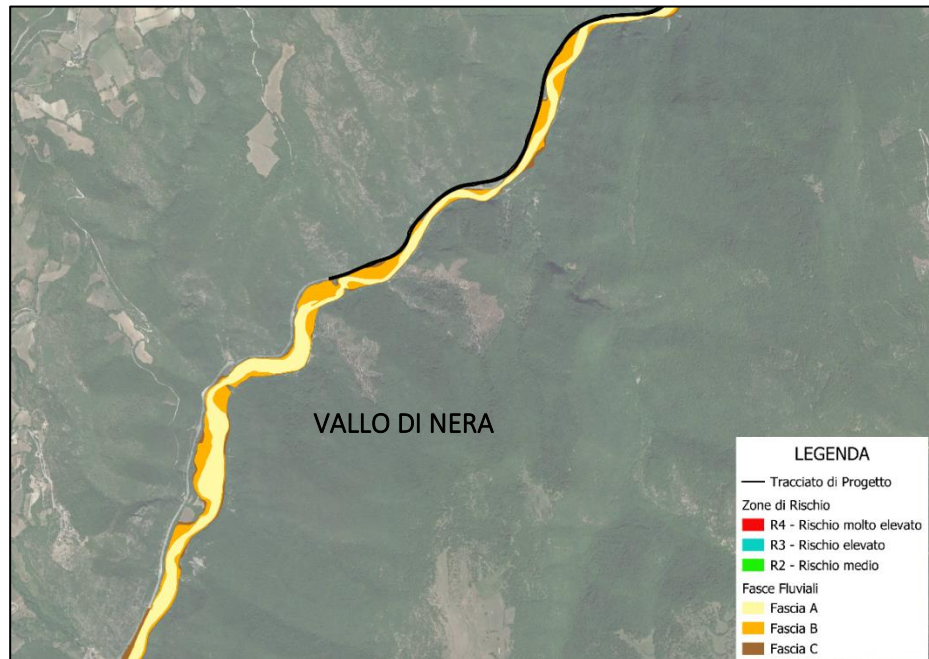


Figura 5.10: Stralcio del piano di assetto idrogeologico delle fasce fluviali e zone di rischio ricadenti nel comune di Vallo di Nera

Dalla Figura 5.9 e Figura 5.10, si evince che il tracciato di progetto interferisce con le fasce fluviali di tipo A, B e C, ma non zone di rischio idraulico. È presente una zona di rischio molto elevato R4 ad una distanza dal tracciato di circa 400 m e ricadente nel comune di Cerreto di Spoleto; una zona di rischio elevato R3 e rischio medio R2, ad una distanza di circa 700 m.

Le fasce fluviali sono così classificate:

- **Fascia A:** Fascia di deflusso della piena
- **Fascia B:** Fascia di esondazione
- **Fascia C:** Area di inondazione per piena catastrofica

Fascia A – obiettivi di assetto

- Garantire il libero deflusso della piena di riferimento $T_r = 50$ anni
- Consentire la libera divagazione dell’alveo inciso assecondando la naturalità delle dinamiche fluviali
- Garantire la tutela ed il recupero delle componenti naturali dell’alveo funzionali al contenimento di fenomeni di dissesto (vegetazione ripariale, morfologia).

Così come individuata la fascia A è caratterizzata dalla massima pericolosità ed è definita dal limite delle aree di esondazione diretta della piena di riferimento con $T_r = 50$ anni. Per la sua vicinanza al corso d’acqua, per le evidenti interconnessioni di tipo idraulico e per la presenza di habitat faunistici e vegetazionali tipici dell’ecosistema fluviale, la fascia A è considerata di pertinenza fluviale. Il PAI prevede per la fascia A la possibilità di libere divagazioni del corso d’acqua e del libero deflusso delle acque della piena di riferimento; in questo senso ulteriori insediamenti, rispetto a quelli già esistenti e perimetrati come aree a rischio, non sono considerati compatibili con gli obiettivi di assetto della fascia.

Fascia B – obiettivi di assetto

- Garantire il mantenimento delle aree di espansione naturale della piena
- Controllare la pressione antropica
- Garantire il recupero e la tutela del patrimonio storico – ambientale

La fascia B è in primo luogo compresa tra il limite delle aree di esondazione diretta ed indiretta delle piene con $T_r=50$ anni e $T_r=200$ anni. Detta delimitazione però non è comprensiva di tutte le casistiche analizzate dal Piano. In essa sono infatti incluse le aree di esondazione indiretta e le aree marginali, come definite al § 6. 3.2, della piena con $T_r=50$ anni. Poiché uno degli obiettivi di assetto della fascia B è quello della conservazione delle capacità di invaso, le aree di esondazione indiretta della piena con $T_r=200$ anni vi sono incluse. Il PAI riconosce a queste aree la necessità di conservazione della capacità di laminazione della piena e individua criteri ed indirizzi per la compatibilità delle attività antropiche.

Fascia C – obiettivi di assetto

Assicurare un sufficiente livello di sicurezza alle popolazioni insediate, ai beni ed ai luoghi attraverso la predisposizione di Piani di cui alla L. 225/92. La fascia C comprende le porzioni di territorio inondabili comprese tra le piene con $T_r=200$ anni e $T_r=500$ anni e le aree marginali per la piena con $T_r=200$ anni. Per la fascia C il PAI persegue il raggiungimento degli obiettivi di assetto attraverso indirizzi e linee guida, nell’ambito delle proprie competenze, per le Amministrazioni provinciali a cui, ai sensi della legge 225/1992 compete la predisposizione dei Piani di protezione civile.

Di seguito, si mostra lo stralcio relativo all’**inventario delle Frane** ricadenti nell’area del tracciato oggetto di studio. In generale, l’Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (IFFI) è la banca dati nazionale e ufficiale sulle frane. È realizzato dal ISPRA in collaborazione con le Regioni e Province Autonome (art. 6 comma g della L. 132/2016). La necessità di creare un Inventario nazionale delle frane in Italia è emersa con maggiore forza a seguito dell’evento disastroso del 5 maggio 1998, che ha colpito gravemente i comuni di Sarno, Siano, Quindici, Bracigliano e S. Felice a Canello, nelle province di Salerno, Avellino e Caserta.

Ad oggi le frane censite nell’Inventario sono oltre 620.000.

Dall’analisi della Figura 5.11, si constata l’interferenza del tracciato con le seguite aree categorizzate dall’inventario delle frane:

- Frana per crollo o ribaltamento;
- Falda e/o cono di detrito;

Non interferiscono, ma sono comunque presenti nell’area dello stralcio riportato, le seguenti aree:

- Frana per scivolamento;
- Area a calanchi o in erosione;
- Debris flow (colata di detrito);
- Frana complessa;

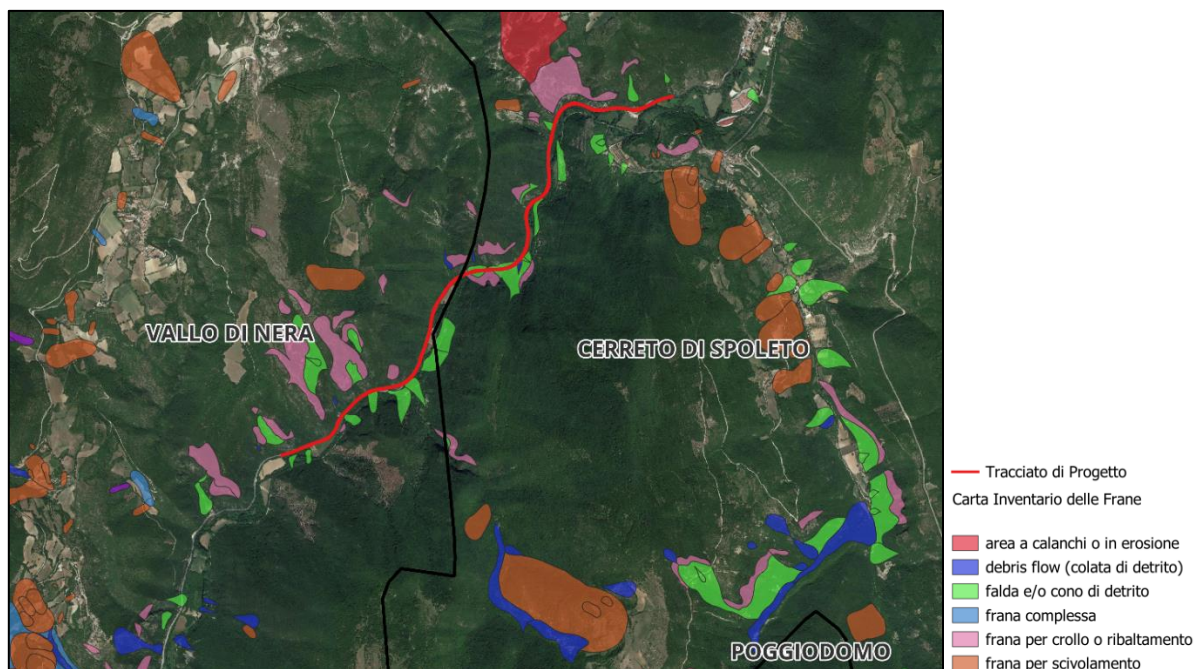


Figura 5.11: Stralcio dell’Inventario delle Frane nell’area in cui ricade il tracciato di progetto

5.3.1.2 Piano Territoriale Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico Regionale dell’Umbria (PPR) è stato preadottato con DGR n. 43 del 23 gennaio 2012, successivamente integrata con DGR n. 540 del 16 maggio 2012.

Nel ridisegnare le politiche della tutela e valorizzazione del paesaggio umbro, il nuovo Piano Paesaggistico Regionale (PPR) assume come riferimento il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al D.Lgs. n. 42/2004 e s.m. e i., insieme alla visione introdotta dalla Convenzione Europea del Paesaggio, ratificata con la Legge n. 4/2006. In particolare, il Piano si fonda sulla consapevolezza che il paesaggio riguarda l’intero territorio e va inteso come bene comune e occasione d’identificazione collettiva, in quanto patrimonio di valenza universale la cui percezione va oltre il quadro estetico di pregio, fungendo da contesto di vita quotidiana delle comunità insediate.

Emerge in questa prospettiva una strategia di paesaggio a geometria variabile, cogente e prescrittiva soprattutto per le parti del territorio soggette a tutela con provvedimento espresso, e invece prevalentemente programmatica, d’indirizzo e guida per tutto il territorio restante, a sua volta oggetto di ulteriori e successivi processi di pianificazione.

Il Piano Paesaggistico Regionale dell’Umbria assume pertanto una concezione del paesaggio come una totalità contestuale, di natura trans-scalare, che integra localmente in modo specifico le caratteristiche storico-culturali, ecologico-naturalistiche, insediative, sociali e simboliche del territorio, generando specifici profili identitari. In questa prospettiva individua alle diverse scale (da quella regionale a quella di area vasta e locale) i contesti che si configurano come paesaggi identitari dell’Umbria, con particolare riferimento ai Beni e alle aree tutelate per legge. Per ogni contesto – equiparato all’ambito di cui all’art.135, comma 2, D.Lgs. n. 42/2004 - ricostruisce le dinamiche di mutamento per cogliere fattori di rischio e di vulnerabilità, tenuto conto anche degli atti di programmazione e pianificazione esistenti o in previsione. Attribuisce i valori, considerando anche il punto di vista delle popolazioni interessate. Infine, definisce gli obiettivi di qualità, articolando di conseguenza le previsioni strategiche, quelle di regolazione degli interventi di trasformazione, e quelle di tutela dei Beni paesaggistici.

Principi di base:

Il Piano Paesaggistico Regionale è lo strumento attraverso cui la Regione Umbria persegue il governo delle trasformazioni del proprio paesaggio, assicurando la conservazione dei principali caratteri identitari e mirando a elevare la qualificazione paesaggistica degli interventi, nel rispetto della Convenzione Europea del Paesaggio e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al D.Lgs. n. 42/2004 e in attuazione della L.R. n.13/ 2009.

Il PPR costituisce il quadro di riferimento e d’indirizzo per lo sviluppo paesaggisticamente sostenibile dell’intero territorio regionale, degli atti di programmazione e pianificazione regionali, provinciali e comunali, assumendo come base di riferimento i principi costitutivi di seguito delineati:

- a) **Unicità e interscalarità:** Ai fini di una migliore tutela e qualificazione dei fattori caratterizzanti, il PPR articola operativamente le discipline a diverse scale, individuando in particolare, in base al loro funzionamento, paesaggi regionali, paesaggi d’area vasta e dettando criteri per l’individuazione dei paesaggi locali a scala comunale. L’articolazione in paesaggi regionali, d’area vasta e locali, è finalizzata anche a favorire la conoscenza individuale e collettiva del paesaggio e ad orientarne la valutazione da parte degli organi competenti. La descrizione e interpretazione dei paesaggi alle diverse scale è comunque funzionale alla definizione della disciplina di paesaggio, e in particolare alla predisposizione delle misure di tutela e di corretto inserimento paesaggistico degli interventi di trasformazione.
- b) **Governance multilivello:** Tutti gli enti di governo del territorio, d’intesa con le amministrazioni dello Stato e in ragione delle loro specifiche competenze, condividono la responsabilità di salvaguardare, gestire e riqualificare il paesaggio in corrispondenza dei suoi valori riconosciuti.
- c) **Multifunzionalità:** Il PPR è lo strumento attraverso cui vengono esercitate complessivamente le funzioni di conoscenza del paesaggio della Regione Umbria, di attribuzione dei valori, di indirizzo strategico, di regolazione, di predisposizione di progetti per il paesaggio e di valutazione di qualità degli interventi di trasformazione.
- d) **Coerenza tra livelli e funzioni:** Ogni livello funzionale di paesaggio, regionale, di area vasta e locale è caratterizzato da specifici contenuti delle attività di conoscenza, di attribuzione dei valori, d’indirizzo strategico e di regolazione, di predisposizione di progetti per il paesaggio e valutazione di qualità degli interventi. Il PPR assicura la coerenza complessiva tra livelli di governo e funzioni, attraverso le Disposizioni di Attuazione.

- e) Integrazione progressiva: Il Piano è concepito come un dispositivo dinamico, che perfeziona progressivamente il sistema delle conoscenze, delle tutele e delle misure di regolazione, con l’obiettivo di migliorare costantemente la qualificazione paesaggistica degli interventi di trasformazione.

Prestazione del Piano:

In base a quanto disposto dalla legge regionale (LR) 13/2009 e dalla LR 1/2015, il Piano Paesaggistico Regionale, mira ad assolvere sei funzioni fondamentali:

- tutela dei beni paesaggistici;
- qualificazione paesaggistica dei diversi contesti, anche attraverso misure per il corretto inserimento;
- indirizzo strategico per le pianificazioni di settore;
- attivazione di progetti per il paesaggio;
- indirizzo alla pianificazione degli enti locali e di settore;
- monitoraggio e aggiornamento delle analisi delle trasformazioni del paesaggio regionale.

Tutela dei Beni paesaggistici:

Il Piano assicura la tutela dei Beni paesaggistici riconosciuti, sottoponendo il territorio interessato a specifiche normative d’uso, mirate alla corretta conservazione, recupero e valorizzazione dei caratteri salienti del paesaggio. Sono Beni paesaggistici ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004:

- gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico, di cui all’art. 136;
- le aree tutelate per legge, di cui all’art.142;
- gli ulteriori immobili ed aree individuate a termini dell’art.136 e sottoposte a tutela dal Piano.

Le norme di tutela del singolo Bene paesaggistico sono supportate, quando necessario, da ulteriori disposizioni applicate alle aree limitrofe, i cosiddetti intorni paesaggistici. Questi rappresentano contesti di paesaggio individuati localmente in base all’esigenza di contribuire al corretto mantenimento dei valori riconosciuti ai Beni paesaggistici circostanti. Di fatto gli intorni si configurano come fasce di rispetto, dotate di normative adeguate al fine di regolare le eventuali trasformazioni e di renderle compatibili con la tutela dei beni paesaggistici limitrofi. Tali intorni fanno riferimento all’art. 143, comma e), del D.Lgs 42/2004: contesti diversi da quelli indicati all’art.134, (cioè Beni paesaggistici), da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione.

Le norme di tutela del singolo Bene paesaggistico sono supportate, quando necessario, da ulteriori disposizioni applicate alle aree limitrofe, i cosiddetti intorni paesaggistici. Questi rappresentano contesti di paesaggio individuati localmente in base all’esigenza di contribuire al corretto mantenimento dei valori riconosciuti ai Beni paesaggistici circostanti. Di fatto gli intorni si configurano come fasce di rispetto, dotate di normative adeguate al fine di regolare le eventuali trasformazioni e di renderle compatibili con la tutela dei beni paesaggistici limitrofi. Tali intorni fanno riferimento all’art. 143, comma e), del D.Lgs 42/2004: contesti diversi da quelli indicati all’art.134, (cioè Beni paesaggistici), da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e di utilizzazione.

Qualificazione dei Paesaggi regionali:

Pur mantenendo il riferimento di fondo alla natura trans-scalare del paesaggio, il Piano articola operativamente i paesaggi (intesi come ambiti ai sensi del comma 3, art.135 del D.Lgs 42/2004) su tre livelli, cui corrispondono specifiche attribuzioni di governo del territorio per Regione, Province e Comuni:

- **paesaggi regionali**, ovvero quei paesaggi identitari (o del riconoscimento), che nella loro diversità compongono l’immagine d’insieme e il senso prevalente del paesaggio umbro, come matrice e

sfondo di coerenza delle individualità percepibili a scale di maggior dettaglio. Sono da considerarsi paesaggi del riconoscimento, in quanto costituiscono il riferimento culturale per l’osservazione della regione dall’esterno, ma anche il tramite attraverso cui gli abitanti riconoscono la propria appartenenza al territorio regionale;

- **paesaggi di area vasta**, (o paesaggi della percezione), ovvero i paesaggi identitari che sono misurabili attraverso una percezione più diretta, a media distanza, in cui acquistano importanza crescente i segni fisici e i modi dell’esperienza conoscitiva, e i cui significati sono comunque prevalentemente associati alla interpretazione di contesti delimitati, osservabili nei loro margini e comprensibili nelle loro qualità distintive;
- **paesaggi locali**, (o paesaggi dell’abitare), ovvero i paesaggi di dimensioni contenute, “interni territoriali” percepibili a distanza ravvicinata, commisurati prevalentemente alla scala dei ritmi della vita quotidiana e alla sfera locale delle pratiche di uso del territorio. Sono i paesaggi che richiedono una più assidua integrazione delle previsioni urbanistiche e di quelle paesaggistiche, entrambe accomunate dagli obiettivi di qualità che si intendono conseguire localmente.

Individuazione di Strutture Identitarie regionali:

Il Piano individua anche Strutture Identitarie regionali, come articolazioni interne ai paesaggi regionali, in quanto paesaggi fortemente identitari che si distinguono per l’emergere di loro qualità peculiari. Per il loro tramite si specificano gli obiettivi di qualità che caratterizzano i singoli paesaggi regionali. Si distinguono generalmente in:

- **Strutture Identitarie areali**, connotate dal riferimento al territorio di appartenenza;
- **Strutture Identitarie diffuse**, connotate dalla ricorrenza di specifici elementi paesaggistici.

Su questi beni si applica una disciplina regionale di tutela delle valenze identitarie e di indirizzo alle trasformazioni compatibili con gli obiettivi di qualità perseguiti.

Individuazione di Contesti critici locali:

Infine, il Piano individua i Contesti critici locali. Questi costituiscono ambiti speciali, definiti in base all’esigenza di esercitare tempestivamente una governance multilivello per fronteggiare elevati rischi di compromissione del paesaggio o per approfondire la pianificazione di paesaggi fortemente problematici. Di fatto rappresentano ambiti di paesaggio a scala di dettaglio, in cui si concentra la pianificazione tra Regione e gli altri enti locali interessati, con specifiche previsioni e normative d’uso che prevalgono su quelle dei piani regolatori comunali.

Definizione di Misure per il corretto inserimento:

Il PPR fornisce per i Paesaggi, alle diverse scale, conoscenze, valutazioni e obiettivi da perseguire; ciò al fine di mettere a disposizione degli operatori e progettisti delle trasformazioni il supporto necessario ad orientare previsioni ed interventi alla qualità paesaggistica. Il PPR fissa a tale scopo, per le previsioni e gli interventi rilevanti, misure per il corretto inserimento paesaggistico.

In particolare, il PPR tra le trasformazioni che classifica come ammissibili individua quelle rilevanti dal punto di vista paesaggistico. Considerando che ogni intervento di trasformazione, sia di natura urbanistica che edilizia o di trasformazione dell’uso agricolo-forestale e naturale, determina una variazione nel paesaggio, il Piano assume il compito di valutare la rilevanza delle trasformazioni in relazione ai caratteri identitari del paesaggio in cui ricade, e indica le attenzioni che dovrà avere chi interviene, in modo che l’intervento sia paesaggisticamente sostenibile.

Forma del Piano:

Il Piano è organizzato secondo quanto previsto dagli artt. 135 e 143 del D. Lgs 42/2004, e dalla L.R. 13/2009. In particolare, è costituito dai seguenti elaborati, sia con testi scritti che con specifiche cartografie:

A. Relazione illustrativa.

B. Volume 1. Per una maggiore consapevolezza del valore del paesaggio. Conoscenze e convergenze cognitive.

B1. Quadro conoscitivo, che in particolare comprende il Repertorio delle conoscenze e l’Atlante dei paesaggi con l’identificazione delle risorse identitarie, l’attribuzione dei valori, la previsione dei rischi e delle vulnerabilità del paesaggio;

B2. Quadro strategico del paesaggio umbro, articolato nella visione guida, nelle linee guida per le strategie tematiche prioritarie e nel repertorio dei progetti strategici di paesaggio;

C. Volume 2. Per un miglior governo del paesaggio. Tutele, prescrizioni e regole, è in corso di formazione da parte del Comitato Tecnico Paritetico

Il Piano, nel rispetto delle indicazioni di cui all’articolo 143, comma 1 del D.Lgs. n. 42/2004, e della L.R. 13/2009 comprende in particolare:

- la rappresentazione del paesaggio alla scala regionale e la sua caratterizzazione rispetto alle articolazioni più significative, intese come specifici paesaggi regionali;
- la perimetrazione dei paesaggi d’area vasta come specifiche articolazioni dei paesaggi regionali nonché la definizione dei criteri per la delimitazione dei paesaggi locali a scala comunale, sulla base degli obiettivi di qualità previsti all’interno dei paesaggi regionali;
- la rappresentazione delle principali reti paesaggistico-ambientali, con la definizione degli indirizzi e discipline per la loro tutela, valorizzazione e gestione sotto il profilo paesaggistico;
- l’individuazione dei Beni paesaggistici di cui all’ articolo 134 del D.Lgs. n. 42/2004, con la loro rappresentazione su cartografie GIS alle diverse scale e con la definizione delle loro discipline di tutela e valorizzazione;
- l’individuazione degli intorni dei Beni paesaggistici, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e utilizzazione;
- l’individuazione di paesaggi di particolare valenza ai fini della riconoscibilità regionale, definiti come Strutture Identitarie regionali, sottoposti a specifiche disposizioni di tutela e valorizzazione;
- la definizione delle misure per il corretto inserimento nel contesto paesaggistico degli interventi di trasformazione del territorio, con particolare riferimento alle modalità di intervento nelle zone produttive artigianali, industriali, commerciali, per servizi e nel territorio rurale;
- la previsione delle modalità di integrazione e aggiornamento delle previsioni del Piano, in particolare per ciò che riguarda i paesaggi d’area vasta, i paesaggi locali, i contesti critici locali, le aree compromesse o degradate.

Volume 1. Per una maggiore consapevolezza del valore del paesaggio. Conoscenze e convergenze cognitive

Il Volume 1 del PPR contiene la lettura del territorio regionale articolata in un Quadro conoscitivo e valutativo e un Quadro strategico per il paesaggio regionale, articolato nella Visione Guida, nelle Linee guida rispetto alle strategie tematiche prioritarie e nel Repertorio dei Progetti strategici di paesaggio.

La prima parte del Volume 1 restituisce una interpretazione del territorio sotto il profilo paesaggistico, articolando la Regione in diciannove ambiti di paesaggio, chiamati Paesaggi regionali. Per ciascun ambito si è espressa una valutazione, graduata su una scala di valori individuata sulla base della integrità e rilevanza delle componenti dei paesaggi in oggetto. L’esito di questa interpretazione è stato il riconoscimento, all’interno di ogni ambito di paesaggio, di contesti con particolari valori identitari, che hanno assunto la denominazione di Strutture identitarie.

La seconda parte del Volume 1 definisce il quadro complessivo di compatibilità per le diverse strategie di settore che hanno rilevanza ai fini di uno sviluppo sostenibile del territorio e della tutela del paesaggio, individuando i temi di rilevanza strategica ai fini del governo delle trasformazioni del paesaggio regionale, nonché promuovendo la convergenza delle politiche di settore, allo scopo di garantire la tutela del patrimonio paesaggistico e di migliorare la qualità delle loro ricadute sotto il profilo paesaggistico.

Quadro conoscitivo

Nel Quadro Conoscitivo confluisce l’insieme degli atti di conoscenza, interpretazione e valutazione che sostanziano il Piano. Rappresenta il repertorio sistematico di tutte le conoscenze più significative che a vario titolo riguardano le conoscenze di base e lo studio dei paesaggi umbri. In particolare, il Quadro Conoscitivo si articola nei seguenti elaborati:

Repertorio delle Conoscenze: L’identificazione dei paesaggi umbri è stata operata a partire dalle risorse storico-culturali (patrimonio insediativo, rurale, infrastrutturale), naturalistico-ambientali (patrimonio ecologico e ambientale), sociali e simboliche (modalità di percezione dei paesaggi, pratiche d’uso locali e sovralocali, significati, capacità d’evocazione simbolica) e dalle loro interrelazioni contestuali, con specifico riferimento ai *paesaggi regionali*, ai *paesaggi di area vasta*, e ai *paesaggi locali*, secondo articolazioni dei contesti che rinviano rispettivamente al livello d’azione regionale, provinciale e comunale.

Atlante dei paesaggi: che ri-organizza in forma sistematica il Repertorio delle Conoscenze e contiene la *identificazione dei contesti e degli ambiti di paesaggio* ai diversi livelli, comprensivi della ricognizione dei Beni paesaggistici di cui all’134 del D. Lgs n. 42/2004, con l’interpretazione dei caratteri identitari delle relative aree e immobili. L’Atlante individua, inoltre, la perimetrazione dei *Beni paesaggistici, dei contesti e degli ambiti* su basi cartografiche. Infine, contiene un’*interpretazione complessiva* del paesaggio esistente, articolata ai diversi livelli: inizialmente quello regionale e quello di area vasta ed in fasi successive anche a livello locale. L’Atlante riporta ai diversi livelli:

- l’individuazione dei paesaggi e dei beni paesaggistici;
- la ricostruzione dei caratteri paesaggistici salienti, articolati secondo le specifiche combinazioni di risorse identitarie storico-culturali, naturalistico-ambientali, sociali e simboliche;
- il riconoscimento delle peculiari figure di senso che caratterizzano complessivamente il contesto in oggetto.

Inoltre, l’Atlante riporta anche l’attribuzione dei valori operata nel corso della pianificazione. La valutazione fa riferimento in particolare alla rilevanza e all’integrità dei valori identitari dei paesaggi, con specifica considerazione dei valori estetici. Ne emergono classi di contesti a diverso valore, così articolate: valore rilevante; valore diffuso; valore ordinario; valore compromesso.

Quadro Strategico

Il Quadro Strategico esplicita l’impegno programmatico della Regione e delle altre amministrazioni coinvolte dal Piano al fine di coordinare le loro strategie di intervento nella prospettiva della corretta conservazione, recupero e valorizzazione dei diversi contesti di paesaggio. Si articola, con riferimento a: Visione Guida, ovvero un’immagine del paesaggio regionale al futuro che rappresenta lo scenario condiviso dall’amministrazione regionale con il Ministero dei Beni e le Attività Culturali e con il Ministero dell’Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare, per le parti di rispettiva competenza, e partecipato con le altre amministrazioni di governo del territorio;

Linee guida, come insieme di indirizzi programmatici riferiti alle strategie tematiche prioritarie individuate dalla Visione Guida;

Progettualità Programmatiche, ovvero i progetti di paesaggio da promuovere prioritariamente per le aree di rilevanza regionale anche in coerenza con le previsioni del Piano Urbanistico Strategico Territoriale (PUST).

Il Repertorio delle conoscenze

L’elaborazione del Piano Paesaggistico Regionale ha avuto inizio con la definizione dei contenuti conoscitivi da assumere a base delle valutazioni e delle proposizioni del Piano. Si è prodotto così un Repertorio delle conoscenze, inteso come acquisizione, riordino e sistematizzazione delle numerose elaborazioni applicate al paesaggio.

Il Repertorio delle conoscenze consiste nella raccolta di fonti e nella produzione di elaborati tematici rappresentati alla scala regionale. In particolare, il Repertorio delle conoscenze contiene:

- una raccolta di fonti quali: il Sistema cartografico di base; Studi, ricerche, pubblicazioni, banche dati analisi, indagini e proposte prodotte nell'ambito di programmi europei; Pianificazioni e programmazioni in corso e vigenti; Atti di intesa interistituzionali;
- una serie di elaborati, cioè carte tematiche alla scala regionale, in cui sono state riorganizzate le conoscenze disponibili, secondo la metodologia adottata per la costruzione del Piano, raccogliendo i dati conoscitivi secondo tre famiglie di Risorse identitarie:
 - fisico-naturalistiche (Elab. da QC 1.1 a QC 1.11);
 - storico-culturali (Elab. da QC 2.1 a QC 2.6);
 - sociali-simboliche (Elab. da QC 3.1 a QC 3.10).

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 1.2 Uso del suolo. Copertura forestale** del PAR, l’intervento in oggetto ricade nella copertura del “bosco ceduo” e lambisce il reticolo idrografico.

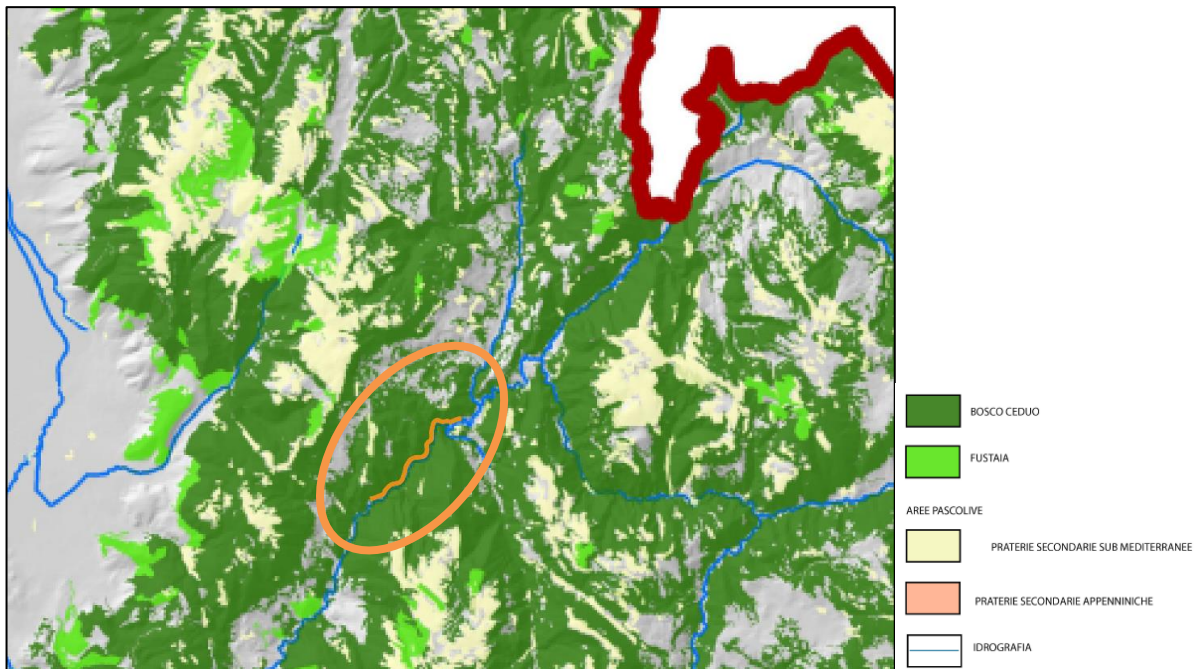
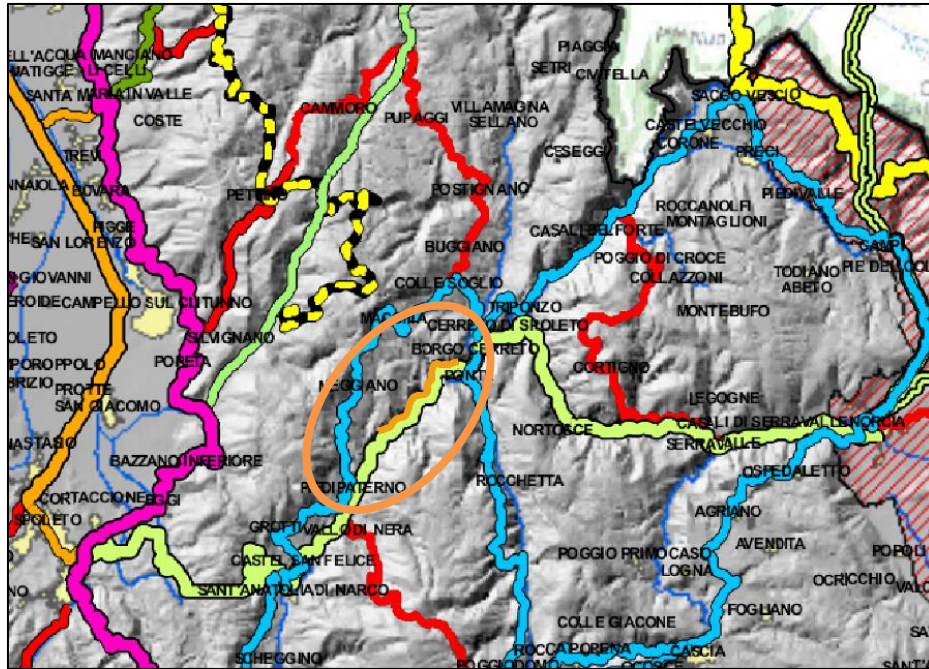


Figura 5.12: “QC 1.2 Uso del suolo. Copertura forestale” (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 1.8 Rete di mobilità ecologica di interesse regionale** del PAR, nell’area di intervento ricade il tracciato della-ferrovia Spoleto-Norcia, vincolato con D.M. del 14/03/2001 che non interferisce, tuttavia con il tracciato stradale in progetto.



- | | | | |
|--|------------------------------------|--|---|
| | Sentiero Italia | | Itinerario ciclabile del Tevere |
| | Sentiero Europa 1 | | Itinerario ciclabile Cannara-Torgiano-TRASIMENO |
| | Antica via della Spina | | Via francigena di San Francesco-Via di Roma |
| | Trekking del tartufo | | Cammino di San Francesco Marmore-Greccio |
| | Strada del sagrantino | | Itinerario ciclabile antica via Flaminia |
| | Ippovia Assisi-Loreto | | Ex Ferrovia Umbertide-Fossato di Vico |
| | Sentiero degli ulivi | | Itinerario ciclabile del Nestore |
| | Traversata dei laghi | | Itinerari benedettini valnerina |
| | Anello orvietano | | Anello mountain bike del Trasimeno |
| | Itinerario Valle del Puglia-Assisi | | Itinerario ciclabile del Trasimeno |
| | Raccordi ciclabili Valle Umbra | | Itinerario ciclabile Assisi-Spoleto |
| | Sentiero natura | | Itinerario ciclabile Trasimeno-Orvieto-Tevere |
| | Rete sentieristica di raccordo | | Itinerario ciclabile della nera |
| | Reticolo idrografico | | Ex ferrovia Spoleto-Norcia |
| | Parchi 2000 | | Ex ferrovia Ellera-Tavernelle |
| | Centri urbani | | |

Figura 5.13: "QC 1.8 Rete di mobilità ecologica di interesse regionale" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 2.1 Ricognizione dei centri storici e viabilità storica** del PAR, l'intervento in oggetto non interferisce direttamente con centri e viabilità storica. In prossimità del tracciato ad una distanza di circa 160 metri, si osserva la presenza di "Centro storico collinare e montano".

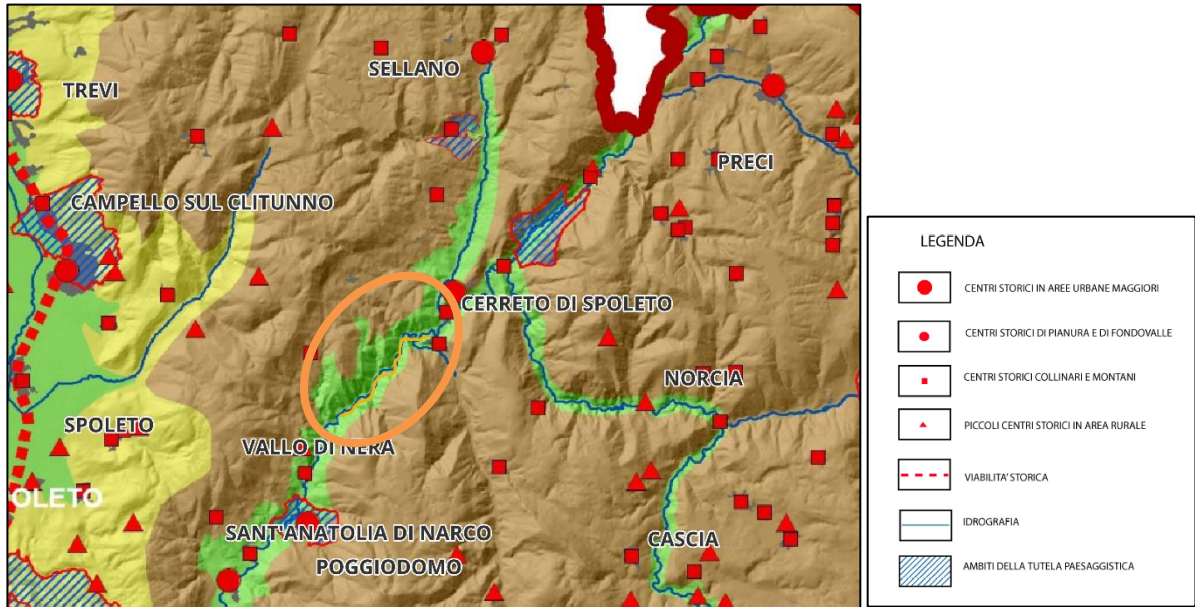


Figura 5.14: "QC 2.1 Ricognizione dei centri storici e viabilità storica" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica QC 3.3 Paesaggi agrari del PAR, l'intervento in oggetto ricade in aree di produzione agricola e di qualità e in particolare in "Farro di Monteleone di Spoleto".

Inoltre, dalla carta QC 3.5 Aree di particolare interesse agricolo del PAR si evince che l'area di intervento non ricade in aree di particolare interesse agricolo.

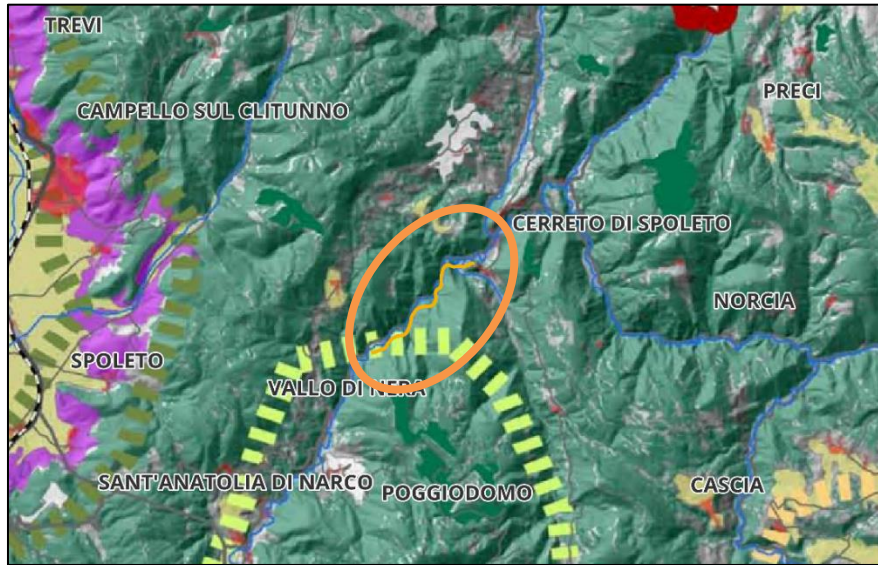


Figura 5.15: "QC 3.3 Paesaggi agrari" (Fonte PAR, ns elaborazione GIS)

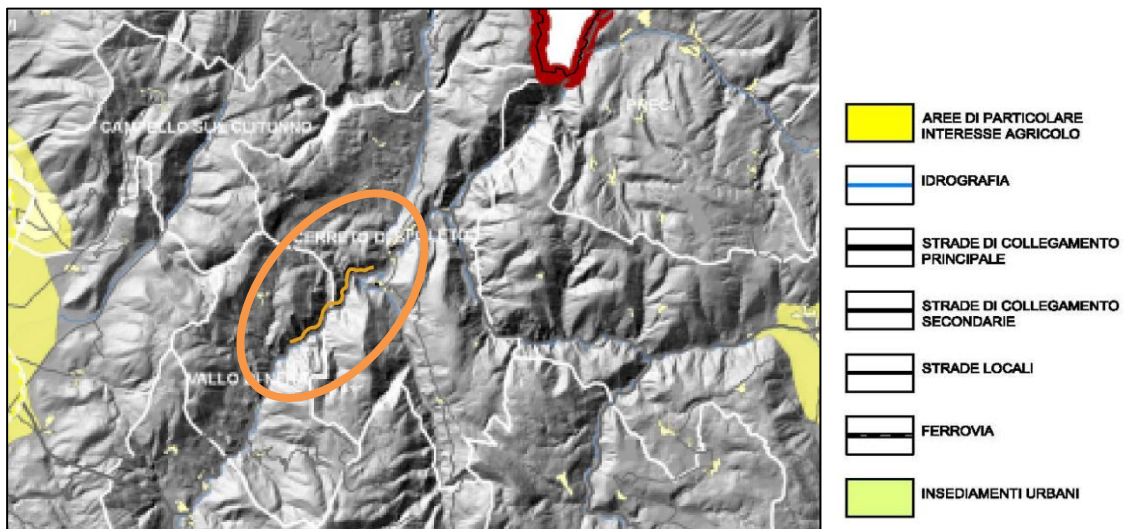


Figura 5.16: "QC 3.5 Aree di particolare interesse agricolo" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Tutele di varia natura

Il PPR assume come base conoscitiva prioritaria l’insieme delle tutele che, a vario titolo, concorrono nella conservazione attiva del patrimonio paesaggistico regionale. Nel proseguo si articolano le tutele di varia natura sulla base di uno specifico elenco, le quali sono raccolte nelle schede monografiche allegate alle relative cartografie contenute nel *Repertorio delle conoscenze*.

Tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004

Sul territorio umbro sono stati nel tempo emanati complessivamente n. 142 tra dichiarazioni e proposte per l'individuazione di immobili ed aree considerati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.136, come previsto rispettivamente degli artt. 140-141 e 138 del Codice, e della previgente normativa.

I **Beni paesaggistici** ai sensi dell’art. 136 del D.Lgs n. 42/2004 (Elab. QC 5.1) sono piuttosto vari: si va da provvedimenti puntuali (presenze naturalistiche eccezionali o pregevoli elementi ambientali creati dall'uomo) a interi territori comunali. Da una verifica relativa all'estensione complessiva di dette aree si evidenzia che le aree di cui trattasi rappresentano una superficie pari a circa il 12% del territorio regionale umbro.

Le **Aree tutelate per legge** (Beni paesaggistici ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs n. 42/2004) presenti sul territorio umbro sono invece (Elab. QC 5.2):

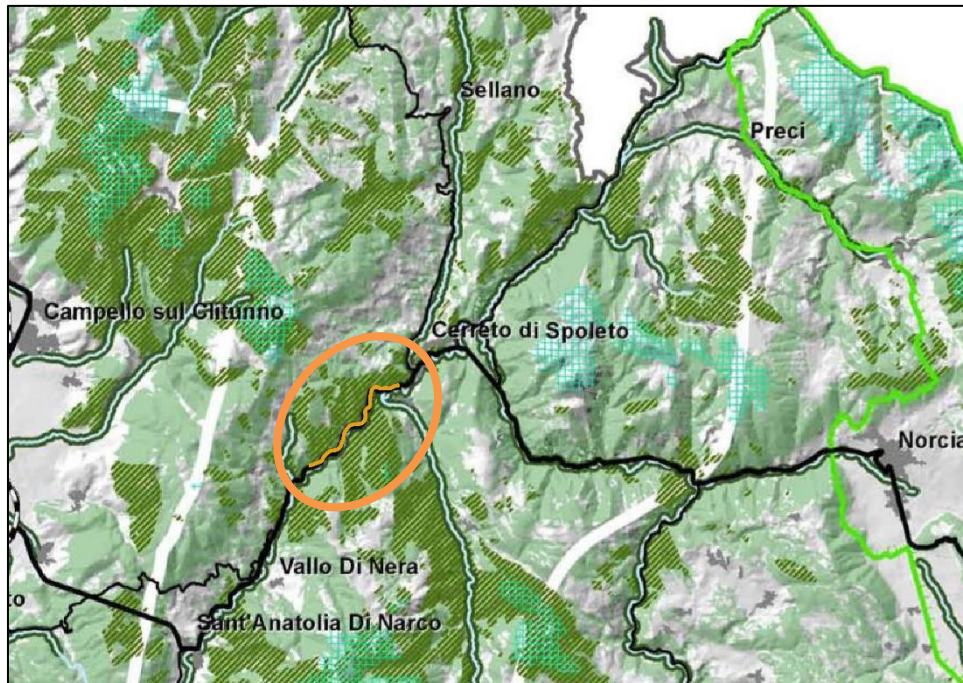
- lett. b), i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- lett. c), i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- lett. d), le montagne per la parte eccedente 1.200 metri sul livello del mare);
- lett. f), i parchi e le riserve nazionali o regionali;
- lett. g), i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- lett. h), le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- lett. i), le zone umide incluse nell'elenco previsto dal Decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- lett. m), le zone di interesse archeologico.

Il PPR deve ottemperare alla ricognizione delle Aree tutelate per legge, la loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione di prescrizioni d'uso intese ad assicurare la conservazione dei caratteri distintivi di dette aree e, compatibilmente con essi, la valorizzazione.

Dallo stralcio cartografico della tavola **QC 5.2 Carta delle aree tutelate per legge** del PAR, si evince che l’area di intervento ricade nei seguenti vincoli paesaggistici ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs 42/2004:

- lett. c), i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- lett. g), i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227.

- lett. h), le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;



- territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (art.142, comma ,1 lett. b, D.lgs 42/2004)
- fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 m ciascuna (art.142, comma 1, lett. c, D.lgs 42/04)
- montagne per la parte eccedente 1.200 metri sul livello del mare (art.142, comma ,1 lett. d, D.lgs 42/2004)
- parchi e riserve nazionali e regionali, nonché territori di protezione esterna dei parchi (art.142, comma ,1 lett. f, D.lgs 42/2004)
- territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (art.142, comma ,1 lett. g, D.lgs 42/2004)
- aree assegnate alle università agrarie e zone gravate da usi civici (art.142, comma ,1 lett. h, D.lgs 42/2004)
- zone umide incluse nell'elenco previsto dal DPR 13 marzo 1976, n. 448 (art.142, comma ,1 lett. i, D.lgs 42/2004)
- zone di interesse archeologico individuate alla data di entrata in vigore del Codice (art.142, comma ,1 lett. m, D.lgs 42/2004)

Figura 5.17: "QC 5.2 Carta delle aree tutelate per legge" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Tutela storico culturale

La Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici dell'Umbria, sulla base di un Protocollo di Intesa, approvato con DGR n. 1017 del 19/09/2011 tra Regione Umbria e la stessa 23 Soprintendenza, ha curato la realizzazione di una banca dati geografica dei beni architettonici sottoposti a tutela (Allegato n. 2 – Primo repertorio dei Beni Culturali), che costituisce un primo elenco provvisorio dei beni immobili individuati quali Beni Culturali ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. n. 42/2004. L’elenco contiene i provvedimenti di tutela diretta e, ove emessi, quelli di tutela indiretta, ed è comprensivo dei provvedimenti del Ministero per i Beni e le attività Culturali emessi ai sensi della precedente normativa di settore.

Il PPR riconosce inoltre le seguenti tutele storico-culturali:

- **Tutele ai sensi dell’art. 29 della LR n. 27/2000 PUT:** Centri storici, architettura religiosa e militare (Elab. QC 2.1); Ville, giardini, parchi ed edificato civile di particolare rilievo architettonico e paesistico (Elab. QC 2.5); Siti archeologici ed elementi del paesaggio antico (Elab. QC 2.2); Viabilità storica, abbazie e principali siti benedettini (Elab. QC 2.2 – QC 2.4); Zone di tutela dei Monasteri Benedettini e dell’Antica Via Flaminia (Elab. QC 2.2 – QC 2.4); Siti abbazie benedettine (Elab. QC 2.2 – QC 2.4);
- **Primo repertorio archeologico regionale** (Elab. QC 2.2): presenta una ricognizione approfondita delle caratteristiche storico-culturali archetipe dei paesaggi umbri antichi, attraverso la proiezione geografica dei dati raccolti, per la prima volta a livello regionale, nell’inventario aggiornato dei beni storico-archeologici e dei vincoli paesaggistici ed archeologici della Regione Umbria;
- **Primo repertorio dei centri storici individuati dal PUT e dai Comuni negli strumenti urbanistici generali** (Allegato n. 1 e 4): presenta una ricognizione frutto della integrazione di varie fonti dati derivanti dal Piano Urbanistico Territoriale della Regione Umbria, dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, da alcune indicazioni derivanti dai Piani Regolatori Generali dei Comuni, e da un elenco di toponimi tratto dall’Atlante dei centri storici dell’Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione (I.C.C.D.) del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- **Siti Unesco:** riguardano i siti del Patrimonio Mondiale riconosciuti dall’Unesco, selezionati per le loro caratteristiche specifiche, che li rendono il miglior esempio possibile del patrimonio culturale e naturale di tutto il mondo, presenti sul territorio umbro, ed in particolare: Assisi. Basilica di S. Francesco e altri siti francescani; Campello sul Clitunno. Tempietto sul Clitunno; Spoleto. S.Salvatore (Dintorni).

Tutela territoriale negli strumenti di pianificazione e programmazione regionale

Sono comprese le Aree di particolare interesse agricolo (Elab. QC 3.5) ai sensi dell’art. 20 della L.R. n. 27/2000 ex PUT (Piano Urbanistico Territoriale), nonché le Aree non idonee all’installazione di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di cui al Regolamento regionale n. 7/2011 (Elab. da QC 5.5 a QC 5.10).

Il PPR assume il quadro degli strumenti normativi elaborati in forma originale dai Piani provinciali (Elab. QC 5.4) ai fini della salvaguardia di alcuni aspetti particolari del paesaggio, in particolare di quelli legati alla sua percezione.

Tutela ambientale e rischio territoriale ed ambientale

Sono comprese le tutele ambientali a vario titolo definite negli strumenti di pianificazione e programmazione regionale, come di seguito elencate:

- **Tutela della biodiversità:** sono compresi i dispositivi di tutela definiti dalla Rete Ecologica Regionale (RERU) di cui all’art. 27 della L.R. n. 13/2009 (Elab. QC 1.6 – QC 1.7); i siti di interesse naturalistico della Rete Natura 2000 (Elab. QC 1.5), di cui all’art. 13 della L.R. n. 27/2000 e relativi Piani di Gestione adottati con DGR 8 febbraio 2010, n. 161; il sistema delle Aree naturali protette, ivi comprese le Aree di studio indicate dal piano delle aree naturali protette di cui al decreto del Presidente della Giunta regionale 10 febbraio 1988, n. 61 (Elab. QC 1.5); il sistema ambientale di cui alla L.R. n. 27/2000 (zone di particolare interesse faunistico-venatorio (Elab. QC 3.4); zone di elevata diversità floristico-vegetazionale (Elab. QC 10); aree di particolare interesse naturalistico-ambientale (Elab. QC 1.11 oliveti);
- **Rischio territoriale e ambientale:** riguarda la individuazione delle parti di territorio esposte a pericolo geologico ed idrogeologico (art. 46 della LR n. 27/2000 PUT), le fasce di rispetto dei corsi d’acqua e dei laghi (art. 48 della LR n. 27/2000 PUT) e la corrispondente normativa provinciale;
- **Tutela idrogeologica:** sono compresi il Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino del Fiume Tevere (L. 183/89 e D.L. 180/98); il Rischio idrogeologico (Zone di rischio elevato R3 e molto elevato R4); il Rischio idraulico (Fasce fluviali di tipo A, B, C); il Piano stralcio per la salvaguardia delle

acque e delle sponde del lago di Piediluco (D.P.C.M. del 27 aprile 2006) – PS3; il Piano stralcio per il lago Trasimeno (D.P.C.M. del 19 luglio 2002) – PS2.

L’Atlante dei paesaggi

Il Repertorio delle conoscenze ha consentito di individuare diciannove “Paesaggi regionali”, caratterizzanti l’identità della Regione i quali, attraverso uno studio più approfondito, hanno condotto all’individuazione delle “Risorse identitarie”. Queste ultime costituiscono il livello conoscitivo di base dell’Atlante e il loro riconoscimento, articolato in risorse storico-culturali, fisico-naturalistiche e sociali-simboliche, è stato effettuato per campionature ad un livello di analisi significativo per l’intero territorio regionale. Tutte le elaborazioni relative ai Paesaggi regionali, che hanno messo in luce il modo in cui le risorse e i contesti evolvono nel tempo in rapporto ai processi di trasformazione del territorio, sono raccolte nelle Carte e nei Repertori che costituiscono l’Atlante dei Paesaggi, che riporta in particolare:

- l’individuazione dei paesaggi regionali (Elab. QC 4.4);
- la caratterizzazione paesaggistica dei paesaggi regionali, articolata secondo le specifiche combinazioni di risorse identitarie fisico-naturalistiche, storico-culturali e sociali-simboliche (Elab. QC 4.1 – QC 4.2 – QC 4.3);
- l’attribuzione dei valori ai vari contesti di paesaggio, definiti attraverso la combinazione dei giudizi di rilevanza e integrità, secondo la seguente scala di valori: valore rilevante, diffuso, ordinario e compromesso (Elab. QC 5.11);
- l’individuazione delle strutture identitarie regionali, come articolazioni interne dei paesaggi regionali, in quanto paesaggi umbri fortemente identitari, che si distinguono per l’emergere di loro qualità peculiari; sono riconoscibili due tipologie principali: strutture identitarie areali e strutture identitarie diffuse (Elab. QC 5.3);
- la previsione delle dinamiche di mutamento del paesaggio regionale e dei conseguenti rischi (Elab. QC 6).

Identificazione delle risorse identitarie e delimitazione dei paesaggi regionali

La fase delle identificazioni è finalizzata all’individuazione di ciò che va ritenuto il patrimonio paesaggistico complessivo della regione, attraverso una interpretazione globale e dinamica sia delle risorse identitarie che delle strutture di paesaggio e delle reciproche interdipendenze. La metodologia di delimitazione dei paesaggi regionali privilegia come chiave di lettura il potere della storia e della natura nel plasmare microregioni paesistico-territoriali. Infatti, con l’avvento della modernità, alcune di queste microregioni dell’Umbria sono state attraversate da forti pressioni di cambiamento, altre invece hanno mantenuto sostanzialmente intatto il proprio profilo identitario.

La Carta dei Paesaggi (Elab. QC 4.4) mira quindi a rappresentare, su base cartografica, le risorse identitarie locali e i loro modi di connettersi reciprocamente, generando specifiche totalità contestuali da prendere in carico nella pianificazione paesistica. Operativamente, la Carta dei Paesaggi articola il territorio in diciannove paesaggi identitari regionali, costituenti ambiti territoriali, dai contorni volutamente sfumati.

I paesaggi sono stati individuati sulla scorta del patrimonio conoscitivo offerto dal Repertorio delle conoscenze, inoltre nella ricostruzione operata è stata esplicitata la matrice del paesaggio ed i caratteri che più hanno contribuito a plasmarne l’identità.

I diciannove paesaggi identitari regionali individuati sono:

- **Paesaggi a dominante fisico-naturalistica**, la cui identità come si è affermato in precedenza è marcata dal ruolo preponderante delle risorse ambientali, ovvero dell’insieme integrato dei caratteri di valenza idro-geomorfologica, botanico-vegetazionale, naturalistica ed ecologica che conferiscono una specifica identità ambientale al territorio: 1.FN Bocca Serriola; 2.FN Trasimeno; 3.FN Monte Cucco; 4.FN Colfiorito; 5.FN Monte Peglia; 6.FN Monti Martani; 7.FN Valnerina; 8.FN Nursino; 9.FN Amerino; 10.FN Teverina.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

- **Paesaggi a dominante storico-culturale**, la cui identità è marcata dal ruolo preponderante delle risorse storico-culturali, ovvero dell’insieme integrato dei caratteri di valenza storica e culturale che conferiscono una specifica identità culturale al territorio: 1.SC Tifernate; 2.SC Eugubino; 3.SC Gualdese-Nocerino; 4.SC Pievese; 5.SC Tuderte; 6.SC Orvietano.
- **Paesaggi a dominante sociale-simbolica**, la cui identità è marcata dal ruolo preponderante delle risorse sociali e simboliche, ovvero dell’insieme integrato dei caratteri di valenza insediativa, socio antropologica, estetico-percettiva e simbolica, che conferiscono una specifica identità di rappresentazione sociale del territorio: 1.SS Perugia; 2.SS Valle Umbra; 3.SS Conca Ternana. I Paesaggi regionali rappresentano quindi contesti di paesaggio che, pur aggregando al loro interno una varietà di paesaggi differenti, si distinguono a scala regionale per la combinazione peculiare dei caratteri complessivi di tipo storico-culturale, fisico-naturalistico, sociale e simbolico e per i valori di cui sono espressione.

Così definiti, i paesaggi regionali corrispondono agli Ambiti di paesaggio previsti dall’art. 135 comma 2 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., e in quanto tali costituiscono il riferimento fondamentale per orientare le politiche e le azioni che in qualsiasi modo modificano gli assetti paesaggistici esistenti.

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 4.1 Carta delle risorse fisico-naturalistiche** del PAR, l’intervento in oggetto ricade nella categoria “bosco” e in area “SIC”.

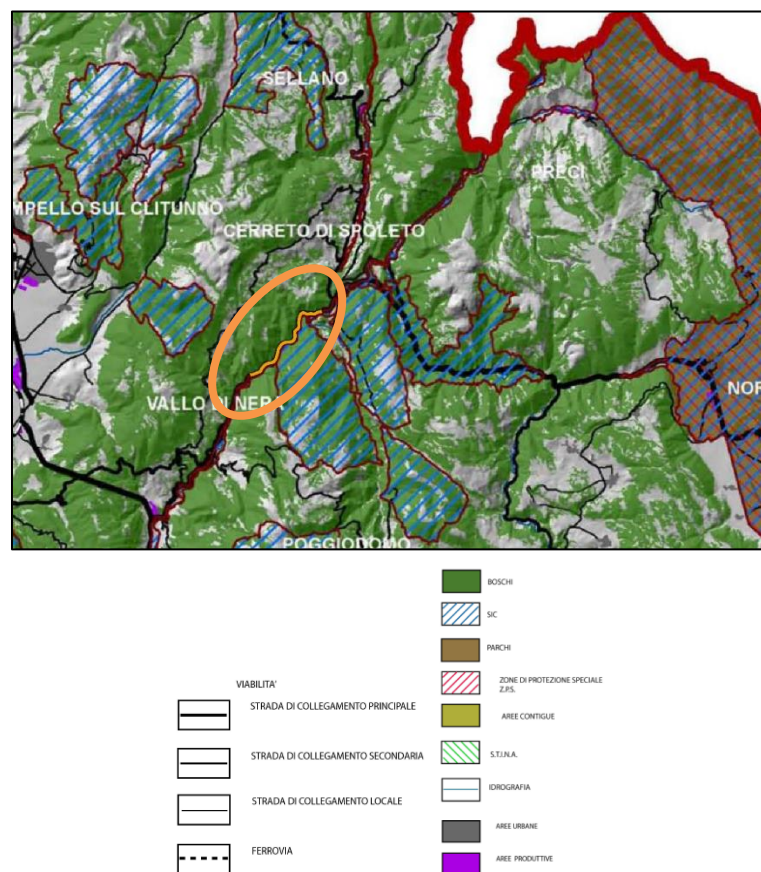


Figura 5.18: “QC 4.1 Carta delle risorse fisico-naturalistiche” (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 4.2 Carta delle risorse storico-culturali** del PAR, l’intervento in oggetto ricade in “Aree di pianura e di fondovalle, caratterizzate da un sistema insediativo a forte concentrazione facilmente accessibili” ed in prossimità di siti archeologici e centri storici collinari e montani.

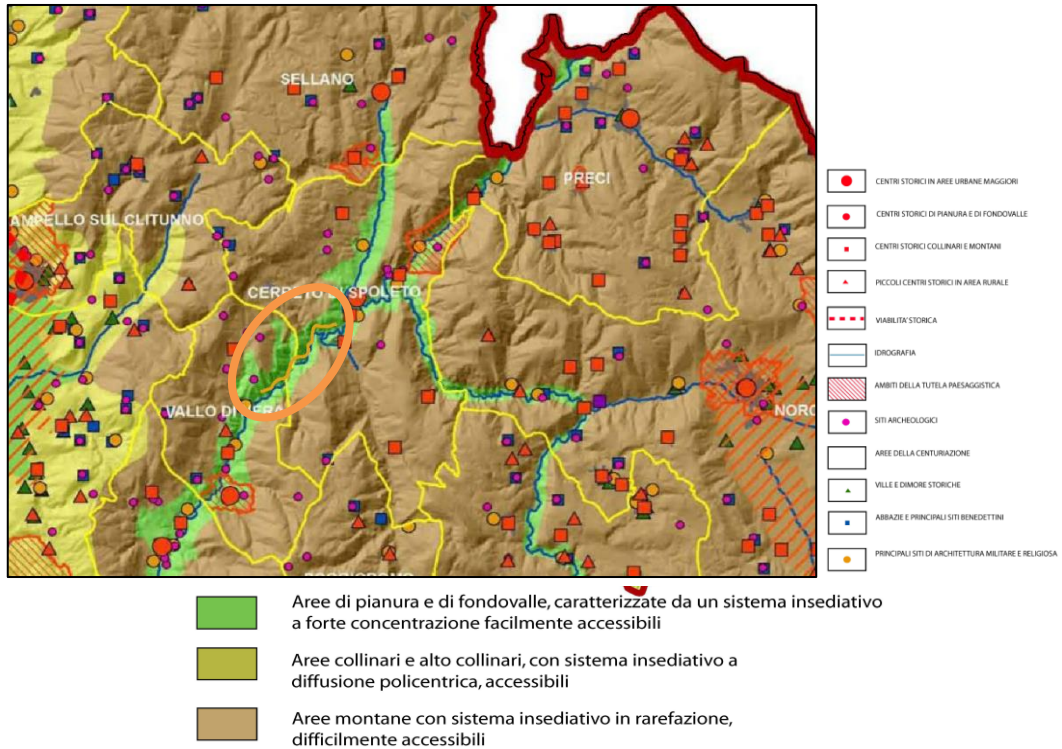


Figura 5.19: "QC 4.2 Carta delle risorse storico - culturali" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 4.3 Carta delle risorse sociali simboliche** del PAR, l’intervento in oggetto ricade nell’uso produttivo a “bosco” e in parte “seminativi”, in aree della produzione agricola di qualità “il farro di Monteleone di Spoleto” e nelle forme di percezione e immaginari simbolici “Valnerina, il fiume, i piccoli borghi e la natura”.

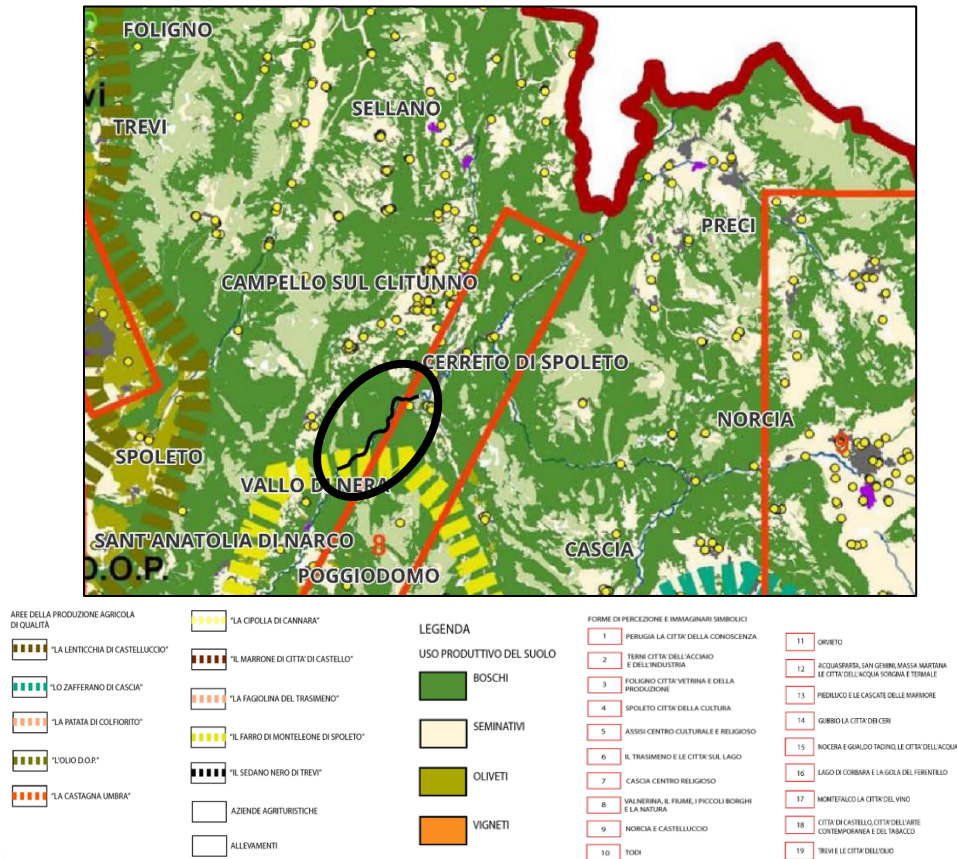


Figura 5.20: "QC 4.3 Carta delle risorse sociali simboliche" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Attribuzione dei valori

Con la Carta dei Valori (Elab. QC 5.11) il PPR esplicita un giudizio sui valori che caratterizzano i paesaggi regionali, sulla base di una combinazione del criterio di:

- **integrità**, ovvero la condizione del patrimonio che tiene conto del livello di compiutezza nelle trasformazioni subite nel tempo; della chiarezza delle relazioni storico-paesistiche; della leggibilità dei sistemi di permanenze; del grado di conservazione dei beni puntuali);
- **rilevanza**, valutato sulla base degli elementi e sistemi patrimoniali di importanza riconosciuta a livello nazionale o internazionale e/o riconosciuta nelle elaborazioni disciplinari specialistiche;

Operativamente, la Carta dei Valori articola il giudizio per ciascun paesaggio identitario regionale secondo una graduazione che proviene dalla combinazione critica dei valori di rilevanza e integrità, dove in particolare le categorie di giudizio sono: valore rilevante; valore diffuso; valore ordinario; valore compromesso.

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QC 5.11 Carta della sintesi dei valori** del PAR, l'intervento in oggetto ricade totalmente in area a "V1 - valore rilevante".

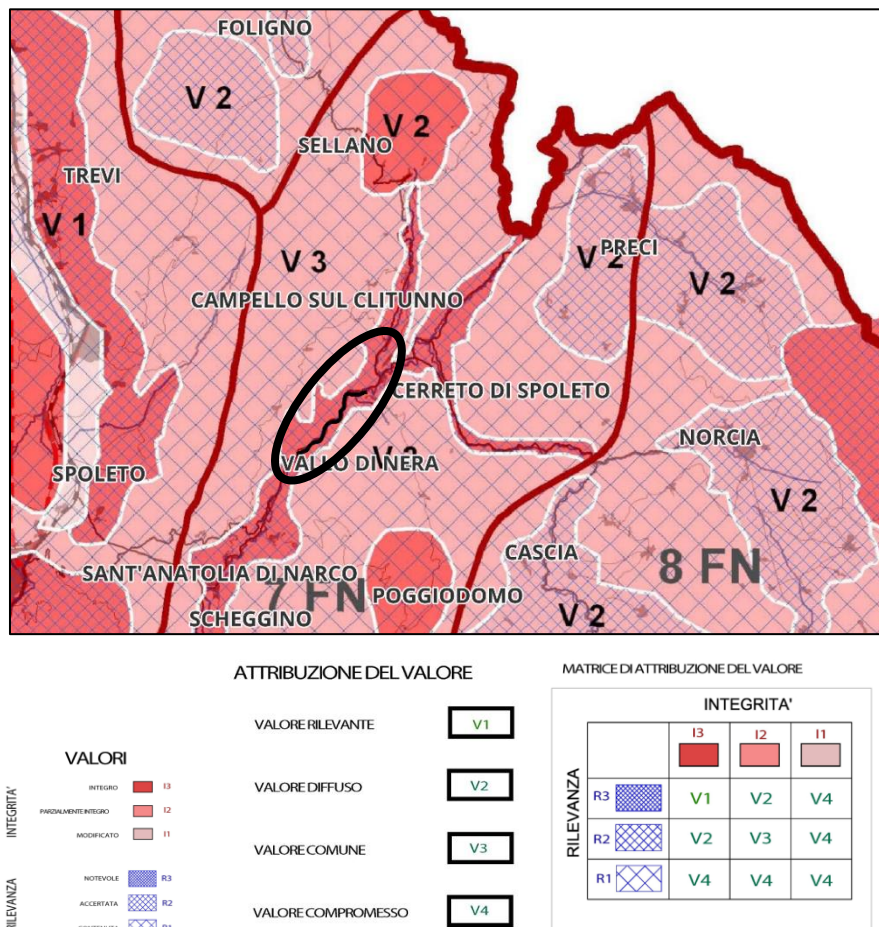


Figura 5.21: "QC 5.11 Carta della sintesi dei valori" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Quadro Strategico

Il PPR detta gli obiettivi di qualificazione paesaggistica delle politiche territoriali regionali, promuovendo la convergenza delle politiche di settore per garantire la tutela del patrimonio paesaggistico, in coerenza con l'art.133 comma 3 e con l'art.145 del D.Lgs. n. 42/2004.

Il Quadro Strategico del paesaggio umbro rappresenta il quadro complessivo di compatibilità per le diverse strategie di settore che hanno rilevanza ai fini di uno sviluppo sostenibile del territorio e della tutela del paesaggio. Esso è articolato nella Visione Guida e nelle Linee Guida, di seguito approfondite.

Visione Guida

La Visione Guida (Elab. QS 1) prefigura l'idea di futuro del paesaggio umbro da assumere come riferimento per indirizzare i comportamenti dei diversi soggetti pubblici e privati che agiscono al suo interno, configurandosi come lo sfondo programmatico di riferimento per definire le strategie appropriate rispetto ai diversi processi di mutamento che il Piano intende orientare attivamente. La Visione Guida del paesaggio umbro assume la straordinaria varietà dei paesaggi regionali come valore da mantenere e da rafforzare, riconoscendo il valore assunto dalla rete di naturalità associata al sistema delle acque fluviali,

telaio portante di dell’insieme dei differenti paesaggi, come pure l’importanza dei corridoi insediativi, catalizzatori di sviluppo verso la modernità.

Le articolazioni operative della Visione Guida fanno riferimento ai principali processi di mutamento del paesaggio con i conseguenti temi prioritari che le politiche paesaggistiche regionali devono affrontare se vogliono governare le trasformazioni del paesaggio. In particolare, la Visione proposta individua cinque processi di mutamento del paesaggio più rilevanti ai quali riferire le future strategie:

- **Paesaggi critici**, ovvero i paesaggi sottoposti a forti pressioni di mutamento, con processi di sovrautilizzazione in atto che rischiano di stravolgere i caratteri identitari sedimentati e i valori riconosciuti; il PPR prevede politiche di controllo e di decongestionamento delle pressioni d’uso, mirando ad armonizzare le spinte alla crescita con il miglioramento delle qualità paesaggistiche dell’intero territorio di riferimento.
- **Paesaggi in abbandono**, ovvero i paesaggi che, al contrario, soffrono di processi di crescente sottoutilizzazione con il conseguente rischio di alterazione o depauperamento del patrimonio paesaggistico esistente. In termini più generali, particolare importanza viene attribuita dal PPR alla riqualificazione dei paesaggi di prossimità che circondano gli insediamenti storici, a cui deve essere restituita una fisionomia paesaggistica compiuta, complementare al centro abitato ma compatibile anche con i nuovi assetti economico-produttivi espressione della contemporaneità.
- **Paesaggi comuni**, che rappresentano i paesaggi teatro di gran parte della nostra vita quotidiana nelle città e nelle campagne. Questi paesaggi, riconosciuti solo recentemente come oggetto di attenzione grazie alla Convenzione Europea del Paesaggio, richiedono generalmente una cura assidua o il rafforzamento delle loro qualità identitarie troppo spesso penalizzate, soprattutto nelle periferie, da soluzioni edilizie anonime e indifferenti al paesaggio; il PPR prevede strategie di miglioramento della qualità diffusa, in particolare ripristinando o consolidando i segni di permanenza di antichi assetti colturali e insediativi nei paesaggi rurali, e riconfigurando gli spazi aperti delle periferie urbane con appropriati impianti vegetali e opere di arredo funzionali anche alla produzione di energie rinnovabili.
- **Paesaggi delle reti**, ovvero i paesaggi associati alle reti di naturalità e delle infrastrutture, in cui i grandi segni della natura possono riacquistare come nel passato un ruolo determinante in quanto matrici di risignificazione degli assetti insediativi e paesaggistici, mentre le infrastrutture sono chiamate a riscattare i loro effetti di detrazione dei valori paesaggistici dimostrando le valenze potenziali ai fini della creazione di nuovi paesaggi contemporanei ad elevata qualità funzionale e figurativa; le strategie del PPR si diversificano nettamente tra quelle per le reti tecnologiche, il cui sviluppo va regolato con grande attenzione alla qualità dei progetti di inserimento ambientale e comunque subordinato alle verifiche di sostenibilità paesaggistica, quelle ecologico-ambientali che invece vanno generalmente mantenute e potenziate sia ai fini della conservazione della biodiversità che ai fini delle connessioni paesaggistiche tra i diversi territori e quelle infine delle percorrenze di antico impianto che vanno recuperate e valorizzate, destinandole a nuove forme di turismo culturale e naturalistico.
- **Paesaggi transregionali**, ovvero i paesaggi in cui i caratteri identitari regionali si intrecciano tra loro, dando luogo a realtà paesaggistiche singolari, che richiedono una specifica attenzione da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC) e delle Regioni contermini, per promuovere adeguate politiche di concertazione nella pianificazione del paesaggio, anche al fine di evitare che logiche amministrative autoreferenziali risultino distorcenti rispetto ai caratteri di integrazione locale; il PPR mira a scongiurare il rischio di una loro pianificazione separata in ragione dei confini amministrativi esistenti; ancor di più, si oppone ad un loro uso residuale per la localizzazione di impianti e attrezzature ad elevato impatto ambientale e percettivo. Al contrario, le strategie da perseguire dovranno essere mirate a tutelare e valorizzare le singolarità di questi paesaggi dai profili identitari compositi, spesso di transizione rispetto alle regioni confinanti. Per trattare adeguatamente questi spazi come paesaggi

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

dell’integrazione e non della separazione, sono necessari approfondimenti conoscitivi e disposizioni normative fondate su metodologie congruenti, e giudizi di valore condivisi. A questo scopo il PPR prevede il ricorso a specifiche procedure di concertazione tra regioni contermini, finalizzate a produrre normative di indirizzo e di regolazione delle trasformazioni coerenti rispetto ai caratteri identitari dei paesaggi transfrontalieri.

Da quanto è possibile evincere dallo stralcio di mappa sottostante della carta tematica **QS1 Visione guida** del PAR, l’intervento in oggetto ricade in:

- paesaggi comuni **“Aree boscate”**
- paesaggi delle reti **“Grandi reti di naturalità”**

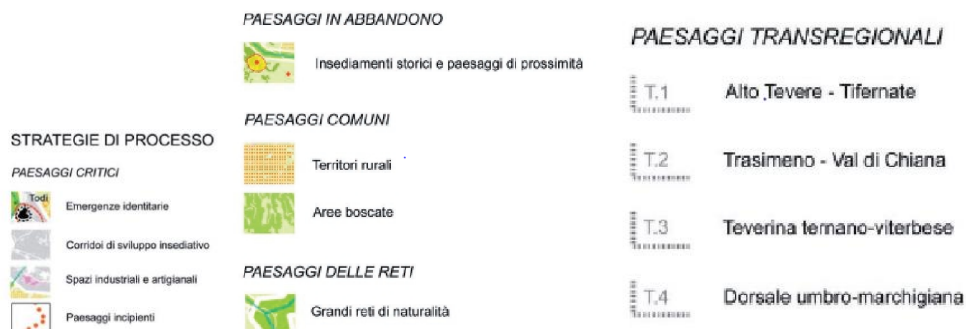


Figura 5.22: "QS1 Visione guida" (Fonte: PAR, ns elaborazione GIS)

Linee Guida per le strategie tematiche prioritarie

il Quadro Strategico previsto per il PPR esplicita i contenuti della Visione Guida e degli obiettivi programmatici definendo Linee Guida rispetto a temi prioritari della trasformazione (Elab. QS 2), riguardanti le seguenti articolazioni:

- a) rilevanza del tema;
- b) obiettivi specifici;

c) azioni e misure di intervento previste.

Il PPR individua dodici temi prioritari della trasformazione, articolandoli sulla base degli obiettivi programmatici della Visione Guida:

- **Paesaggi critici:** Emergenze identitarie (T1), Corridoi di sviluppo insediativo (T2), Spazi industriali artigianali (T3), Paesaggi incipienti (T4);
- **Paesaggi in abbandono:** Insediamenti storici e paesaggi di prossimità (T5);
- **Paesaggi comuni:** Territori rurali (T6), Aree boscate (T7), Cave (T8);
- **Paesaggi delle reti:** Grandi reti di naturalità (T9), Nuove infrastrutture viarie (T10), Infrastrutture per l’energia (T11);
- **Paesaggi transregionali:** Paesaggi transregionali (T12);

Dalla consultazione delle linee guida in riferimento ai “paesaggi” attraversati dalle opere in progetto, emerge che:

Paesaggi comuni “T7 - Aree boscate”: Le aree boscate conferiscono il carattere prevalente ai paesaggi delle aree interne della regione, coprendo anche gran parte delle aree naturali protette e delle aree della Rete Natura 2000. La pianificazione forestale regionale ha assunto come prioritarie le azioni relative al miglioramento del patrimonio forestale pubblico e privato, tenendo conto degli obiettivi della tutela ambientale e dello sviluppo socioeconomico delle popolazioni interessate. Non sono peraltro da sottovalutare le dinamiche di progressivo incremento spontaneo delle aree boscate a danno delle superfici agricole collinari, dei pascoli e dei paesaggi di prossimità dei borghi storici, dovute ai diffusi processi di abbandono degli usi produttivi del territorio. I loro effetti sul paesaggio sono complessivamente negativi, in quanto comportano la perdita della biodiversità e la omogeneizzazione, anche visuale, del ricco mosaico paesaggistico umbro. Assume infine rilevanza paesaggistica anche la produzione di energia per mezzo delle biomasse, largamente incentivata soprattutto come forma integrativa del reddito agricolo che, pur non essendo direttamente associata alla realizzazione di opere infrastrutturali, se non governata rischia di indurre importanti modificazioni degli assetti agro-forestali della regione.

Obiettivi specifici:

Gli obiettivi specifici mirano prioritariamente al mantenimento degli habitat forestali ad elevato valore di naturalità e biodiversità. In particolare, è riconosciuto il ruolo ecologico e paesaggistico delle praterie e dei margini dei boschi, che devono essere salvaguardati soprattutto a vantaggio della diversità paesistica dei territori montani. Il PPR attribuisce inoltre un ruolo centrale ai sistemi forestali per il presidio idrogeologico del territorio ed in particolare delle aree marginali poco produttive dal punto di vista agronomico. A questo riguardo il PPR fa propri i criteri ed indirizzi della gestione forestale sostenibile come stabiliti a livello internazionale e regionale. Infine, il PPR mira a governare i rischi di degrado paesaggistico dovuti alla possibile alterazione dei caratteri identitari dei paesaggi forestali per effetto di impianti arborei a rapido accrescimento non contestualizzati.

Azioni e misure di intervento:

T7.1 Favorire lo sviluppo di sistemi forestali ad elevata valenza di naturalità e biodiversità:

- incentivare gli interventi a favore del mantenimento degli habitat forestali e dei livelli di biodiversità naturale;
- promuovere interventi volti all’innalzamento dei livelli di naturalità ed incentrati soprattutto sul miglioramento della funzionalità ecologica dei boschi;

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

- favorire la preservazione della biodiversità, attraverso il mantenimento delle praterie e il contenimento della espansione dei margini dei boschi, in particolare nei contesti in cui l’alternanza di pascoli ed aree boscate contribuisce a connotare i caratteri paesaggistici identitari;
- incentivare la realizzazione e il potenziamento di aree boscate in aree periurbane, anche al fine di innovare la diversità paesaggistica delle conche vallive;
- promuovere il recupero dei rimboschimenti attraverso un progressivo diradamento selettivo degli impianti di conifere ed il potenziamento delle formazioni arbustive verso formazioni vegetali più mature.

T7.3 Prevenire i rischi di degrado dei paesaggi forestali:

- valutare preventivamente gli effetti paesaggistici dell’utilizzazione delle risorse agro-forestali mirate alla produzione di biomassa a fini energetici;
- predisporre modelli preliminari di intervento per l’imboschimento dei terreni agricoli con impianti arborei a rapido accrescimento per usi energetici, al fine di renderli compatibili con il contesto paesaggistico di riferimento.

Paesaggi delle reti “T9 – Grandi Reti di Naturalità”: I grandi segni della natura assumono un ruolo determinante se assunti come matrici di configurazione degli assetti insediativi e paesaggistici, nella prospettiva dello sviluppo sostenibile che ormai deve informare necessariamente ogni attività di trasformazione dello spazio regionale. Questi segni, e in particolare il sistema delle acque imperniato sulla direttrice del fiume Tevere e sul Trasimeno, attendono di essere reinterpretati come emergenze paesaggistiche attive, laboratori di una nuova concezione integrata delle politiche per l’ambiente, il paesaggio e il territorio. Il PPR attribuisce particolare rilevanza alle grandi reti di naturalità, ovvero alla trama delle reti ecologiche, dei crinali e dei sistemi delle acque che esercitano anche un ruolo paesaggistico rilevante, come sistema connettivo dei contesti di paesaggio alle diverse scale.

Obiettivi specifici:

L’attuazione della strategia paesaggistica per le grandi reti di naturalità muove dagli obiettivi connessi alla riqualificazione del sistema delle acque umbre, in termini sia di rigenerazione ambientale ed ecologica degli ecosistemi umidi, sia di tutela delle risorse idriche esistenti e di miglioramento della loro qualità, anche al fine di favorire nuove forme di fruizione compatibili con le condizioni di vulnerabilità ecosistemica. Rispetto al quadro più ampio definito dai grandi sistemi naturalistici rappresentati dalla Rete Ecologica Regionale, dalla Rete Natura 2000 e dalle aree naturali protette, il PPR mira in particolare a favorire la valorizzazione in rete delle emergenze naturali, integrandole con gli obiettivi di qualità dei paesaggi interessati.

Azioni e misure di intervento:

T9.1 Promuovere la riqualificazione paesaggistica delle reti d’acqua:

- risistemare le fasce di pertinenza del Tevere e dei principali corsi fluviali regionali, al fine di contemperare le primarie esigenze di messa in sicurezza dal rischio idraulico con le potenzialità di tutela idrica e di valorizzazione ambientale e paesaggistica dei corsi d’acqua;
- connettere ambientalmente e paesaggisticamente la conca del Trasimeno e la piana del Tevere con un’opera di infrastrutturazione ambientale complessa, imperniata sulla riqualificazione dei canali di bonifica esistenti;
- rigenerare il sistema delle connessioni umide locali, con opere di risistemazione dei canali ed altri interventi di riqualificazione funzionale e paesaggistica degli spazi circostanti, mirando a creare spazi qualificati per lo sviluppo delle attività produttive e del tempo libero;
- realizzare unità ambientali di nuova formazione con specifiche finalità naturalistiche attraverso interventi che riproducono la diversità degli habitat caratteristici dei boschi planiziali;

- favorire la riduzione della pressione indotta dalle pratiche agricole, zootecniche, industriali e residenziali, tramite l’incentivazione di adeguate forme di agricoltura eco-compatibile nelle aree coltivate limitrofe ai corsi d’acqua;
- promuovere interventi mirati alla riduzione delle discontinuità dello spazio e alla minimizzazione degli impatti paesaggistico-ambientali indotti dalle nuove infrastrutture;

T9.2 favorire l’integrazione paesaggistica dei grandi sistemi naturalistici:

- promuovere azioni di rete per la valorizzazione integrata degli elementi della Rete Ecologica Regionale (RERU), della Rete Natura 2000 e delle aree naturali protette, con interventi coerenti con i valori delle emergenze naturalistiche, ma integrati dalle qualità paesaggistiche di contesto;
- incentivare la valorizzazione delle connessioni ecologiche lungo le fasce sommitali delle dorsali appenniniche e pedappenniniche, quale elemento decisivo ai fini della difesa della naturalità, del potenziamento della biodiversità e della conservazione attiva del patrimonio paesaggistico;
- strutturare reti di connessione e valorizzazione dei sistemi naturalistici in forma integrata tra le reti di fruizione ed i corridoi di scambio ecologico multispecifico;
- favorire l’attuazione del progetto “Umbria Greenways”, con particolare riferimento alla integrazione delle reti naturali e seminaturali con le reti di fruizione e valorizzazione dei centri storici, delle emergenze artistiche e culturali, dei paesaggi agrari storici e delle produzioni di qualità.

5.3.1.3 Disegno Strategico Territoriale Regione Umbria

Il "Disegno Strategico Territoriale (DST) per lo sviluppo sostenibile della Regione Umbria" è stato approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1903 del 22 dicembre 2008.

Il Disegno Strategico Territoriale rappresenta una novità nel modo di programmare lo sviluppo territoriale della regione. In prospettiva, infatti, è destinato a sostituire il Piano Urbanistico Territoriale approvato nel 2000, con un approccio aperto a favorire un raccordo più stretto, di carattere strategico, con la programmazione economica e con la progettazione sviluppata a livello locale.

Attraverso il D.S.T. si ottempera a due esigenze fondamentali:

- fornire un contributo al DOCUMENTO STRATEGICO REGIONALE (DSR) in termini di consapevolezza degli interventi strutturali e funzionali necessari al superamento alle criticità riscontrate nella nostra realtà territoriale, dando a tal fine coerenza alle azioni in una "visione-guida";
- porre le basi per una rivisitazione del PIANO URBANISTICO TERRITORIALE (PUT), al fine di passare da questo attuale rigido "piano quadro" ad uno strumento strategico più funzionale al perseguimento dello sviluppo sostenibile dell’Umbria.

Con il DST la Regione Umbria vuole sostenere le politiche territoriali e di sviluppo per conseguire una "visione strategica ed integrata" del proprio territorio, la quale è modellata sui seguenti criteri:

- una definizione selettiva e forte che sia basata su pochi elementi strutturanti e strategici;
- la coesistenza di un’azione centrifuga, verso il contesto nazionale ed europeo tramite la valorizzazione competitiva delle risorse territoriali, e di una capacità di dare risposte ottimali alla domanda endogena di trasformazione e valorizzazione del tessuto produttivo e dei valori identitari, favorendo la coesione e l’integrazione territoriale.

Nel perseguimento di questa "visione strategica integrata", il DST assume una doppia valenza:

- strategica: è il riferimento metodologico e concettuale per l’orientamento delle politiche e delle azioni;
- operativa e strumentale: considerando soprattutto gli aspetti dimensionali, geografici e socioeconomici, "il territorio è uno" e pertanto è indispensabile disporre di un quadro di riferimento generale per l’armonizzazione delle diverse politiche e degli strumenti correlati ("coesione strumentale").

Attraverso la peculiare visione strategica del territorio regionale presupposta, il DST assume in sé diversi ruoli:

- strumento che contribuisce all'articolazione e territorializzazione delle politiche regionali di sviluppo e dei contenuti programmatici del Piano Operativo Regionale (POR);
- strumento di contenuto programmatico-progettuale delle politiche paesistiche regionali, articolate ed approfondite all'interno del Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
- strumento di governance, quale riferimento per l'integrazione di temi e di competenze settoriali.

L'attuazione del DST avviene mediante progetti territoriali di sviluppo di interesse regionale, denominati Progetti Strategici Territoriali, aperti ad un processo decisionale di condivisione che parte dal "basso". I Progetti Strategici Territoriali costituiscono una AGENDA TERRITORIALE REGIONALE, perché, oltre a riguardare la struttura essenziale del territorio, fanno sì che i diversi territori regionali non interessati direttamente dalle trasformazioni previste, ne siano comunque coinvolti, sia pure indirettamente, per beneficiarne degli effetti; inoltre, questi Progetti realizzano il raccordo tra la programmazione economica e la territorializzazione delle scelte per lo sviluppo del territorio, tant'è che negli ambiti territoriali individuati il processo di elaborazione di tali progetti potrà assumere la valenza di Progetti Integrati Territoriali (P.I.T.), già previsti dal Programma Operativo Regionale (P.O.R.), determinando il diretto riferimento dei progetti agli assi e alle misure definiti dal P.O.R.

All'interno del DST, tra i principali temi di riferimento e iniziative, vi è quello delle "Infrastrutture e Reti telematiche". Dall'analisi del contesto regionale viene evidenziato infatti, come l'Umbria soffra di una storica carenza di infrastrutture per la mobilità finalizzate alla connessione della regione ai grandi corridoi di interesse europeo. In questi anni, per recuperare il grave divario infrastrutturale, la Regione ha infatti, programmato numerosi interventi di miglioramento ed adeguamento della rete stradale, oltreché ferroviaria ed aeroportuale che, se realizzati, potranno contribuire a rompere l'isolamento dell'Umbria.

È da segnalare che, allo stato attuale, dall'approvazione del DST del 2008, numerosi sono stati i tentativi per avviare percorsi redazionali del nuovo strumento strategico regionale, prima denominato Piano Urbanistico Strategico Territoriale (PUST) secondo la l.r. 13/2009, ancora concepito sottoforma di "piano" ed infine semplicemente Piano Strategico Territoriale, con l'attuale connotazione di "programma" conferita dalla l.r. 1/2015.

Dal 2015 l'Umbria con abrogazione del Piano Urbanistico Territoriale, a differenza di tutte le altre regioni, risulta sprovvista di uno strumento di governo del territorio a scala regionale e quindi di un efficace riferimento per programmi e strumenti regionali e locali. Con Deliberazione della Giunta regionale del 25 novembre 2020, n. 1138 l'amministrazione ha provveduto ad avviare il procedimento di redazione del Programma Strategico Territoriale. Il PST tramite la sua dimensione territoriale può fornire valore aggiunto alla programmazione economico-finanziaria e comunitaria, nella definizione condivisa di una "Visione strategica ed integrata del territorio", scenario di riferimento e supporto alla progettazione e programmazione di sviluppo locale. Tale cooperazione virtuosa consentirebbe di superare i rischi di dispersione settoriale e disequilibrata dal punto di vista territoriale delle risorse, purtroppo ancora alta in Italia e in Europa.

Il PST deve sviluppare la propria azione strategica «*in coordinamento con gli strumenti regionali di programmazione economico-finanziaria, nonché con i riferimenti programmatici europei e nazionali*», perseguendo le finalità generali di governo del territorio che si sostanziano nel:

- fornire elementi per la territorializzazione delle politiche regionali di sviluppo nonché dei contenuti propri degli strumenti di programmazione economico-finanziaria;
- configurarsi come strumento di riferimento per l'integrazione di temi e competenze settoriali della Giunta regionale e degli enti locali, nonché strumento per la costruzione e la condivisione delle scelte di sviluppo sostenibile del territorio comprensive della valorizzazione del paesaggio;

- esercitare l'integrazione e il raccordo tra la dimensione politico-programmatica dello sviluppo e il governo del territorio, nonché esplicitare le opportunità, in chiave di sussidiarietà, per lo sviluppo locale dei vari territori;
- promuovere la concertazione con le regioni contermini al fine di realizzare le necessarie integrazioni programmatiche per lo sviluppo delle relazioni territoriali, nazionali e interregionali;
- individuare i temi settoriali di riferimento per la costruzione della visione strategica ed integrata del territorio regionale sulla base delle potenzialità paesaggistico-ambientali e territoriali perseguendo il rapporto coerente tra la localizzazione delle funzioni e dei servizi, il sistema della mobilità e delle infrastrutture tecnologiche ed energetiche;

La legge delinea il PST come uno strumento programmatico territoriale fortemente legato alle scelte strategiche regionali declinate in coerenza con le politiche di sviluppo statale e comunitarie, caratterizzanti i programmi economico finanziari di questi livelli istituzionali; strumento che ha pure l'ambizione di stimolare una progettualità organica e integrata dai territori, fornendo uno sfondo coerente delle opportunità di sviluppo messe in campo dalle varie politiche settoriali. Di queste politiche, che si esprimono con piani e programmi, la legge fornisce una precisa indicazione su quali possono essere ritenute di maggior significato per dare un ordine allo sviluppo antropico nel territorio attraverso il PST che infatti deve indicare:

- la rete delle infrastrutture lineari, ferroviarie, stradali ed escursionistiche, d'interesse regionale nonché quelle energetiche e per le telecomunicazioni;
- la rete delle infrastrutture puntuali e dei principali nodi di interconnessione e scambio, passeggeri e merci, ivi compresi gli attracchi lacuali;
- essere inteso come rete nodale di connessione di insediamenti e territori (non solo umbri).

5.3.1.4 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Perugia

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è il piano strutturale nel quale sono coinvolti tutti gli aspetti di primaria importanza e si promuove l'integrazione dei vari strumenti di pianificazione per perseguire il primario obiettivo di un equilibrato processo di sviluppo, compatibile con le risorse naturali e paesaggistiche. Il PTCP è tuttora uno strumento di pianificazione territoriale di area vasta (TUEL – Testo Unico degli Enti Locali, D.L.gs. 267/2000). Tali aspetti sono legati saldamente all'interno della stessa L.r. 1/2015, che pone il PTCP come piano e strumento decisivo per gli aspetti paesistici così come chiariti nell'articolo 11 (contenuti del PPR) e l'articolo 15 (adeguamento degli strumenti di pianificazione al PPR), dove si legge che *"...i paesaggi di area vasta, articolati all'interno dei paesaggi regionali, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera b), sono definiti dalla provincia con il PTCP secondo le indicazioni del PPR, e sono di riferimento per i paesaggi locali"*.

Il Piano è stato approvato con D.C.P. n.59 del 23 luglio 2002 in funzione dell'ex L.r. 27/2000 "PUT", sostituita con il Testo Unico L.r.1/2015 e dalla D.G.R. 598/15.

Il PTCP è redatto in conformità alla previgente legge regionale 28/95, così come modificata dalla L.R.31/97 e successive modificazioni ed integrazioni, e assume il ruolo essenziale per:

- a) tutelare, promuovere e valorizzare il territorio, privilegiando il metodo della copianificazione e della concertazione, in armonia con gli altri strumenti di programmazione e regolamentazione territoriale, perseguendo altresì il principio dello sviluppo sostenibile, della tutela della salute umana quale valore primario, della tutela e valorizzazione delle risorse naturali, ambientali e paesaggistiche e della generale sicurezza territoriale, riconosciuti quali valori identitari del territorio provinciale.
- b) costruire, mantenere ed aggiornare un quadro conoscitivo articolato delle caratteristiche del territorio provinciale con riferimento alla realtà socio-economica, a quella ambientale-paesaggistica e a quella

insediativo-infrastrutturale, così da fornire anche un valido supporto in sede di copianificazione e di concertazione programmatica inter-istituzionale, operante inoltre come complesso valoriale di riferimento per una corretta e razionale gestione del territorio e del suo assetto urbanistico, in ambito ambientale e paesaggistico, fruibile dalle istituzioni pubbliche deputate a fini analoghi, dai comuni e dai cittadini.

- c) collaborare con altri enti e istituzioni anche su deleghe in conformità alla legge;

Il PTCP risulta guida e referente per:

- a) la valutazione di compatibilità rispetto ad esso degli strumenti urbanistici comunali ed intercomunali;
- b) la definizione e puntualizzazione delle iniziative di copianificazione inter-istituzionale che abbiano ricaduta sul territorio provinciale;
- c) la redazione e definizione di piani o programmi di settore, provinciali o intercomunali di impatto territoriale;
- d) contribuire ad una verifica di compatibilità ambientale e paesaggistica della pianificazione comunale e di tutte le scelte rilevanti sul territorio della provincia. e) altre funzioni ad esso demandate per legge o per atto amministrativo 3.

Il PTCP, corredato dagli Atlanti, dai repertori e dalle Tavole, disciplina ed integra i contenuti paesaggistici di cui agli art. 15 co.4, 16 co.3 e 17 co.1 lett.b punto 1) e lett c) punto 1). Tali contenuti rappresentano un complesso valoriale di riferimento per tutta la pianificazione i cui effetti ricadono sul territorio della Provincia, con efficacia prevalente sugli strumenti urbanistici comunali e tutta la pianificazione di settore, secondo la gerarchia che la normativa attribuisce al presente Piano e nei limiti ed in coerenza con la pianificazione paesaggistica regionale.

Gli elaborati e contenuti costitutivi del PTCP rappresentano quanto previsto dall’art 17 L.R 1/2015 ed in coerenza con tale norma sono:

- a) Relazione illustrativa;
- b) Carta dei regimi normativi del territorio della Provincia;
- c) Le Norme Tecniche di Attuazione;

Pertanto, il PTCP contiene:

1. “Atlante della struttura del PTCP” comprendente:
 - caratteri programmatico-strategici del Piano;
 - normativa di Piano suddivisa in: criteri, indirizzi, direttive e prescrizioni;
2. “Atlante del sistema ambientale e paesaggistico” che raccoglie i tematismi inerenti al sistema, associando elementi descrittivi, indirizzi e specifiche rappresentazioni cartografiche che illustrano le problematiche proprie dei singoli tematismi trattati ed è composto da elaborati grafici e relative schede.
3. “Atlante del sistema infrastrutturale ed insediativo” che assolve anche alle funzioni di cui al punto 2 e 3 lett. b) comma 1 art. 17 L.R 1/2015;
 1. “Atlante della mobilità e del trasporto pubblico locale” quale contributo del PTCP alla definizione di una politica dei trasporti e indirizzi generali per la formazione dei Piani di bacino della Provincia di Perugia, che assolve anche alle funzioni di cui al punto 2 lett, b) comma 1 art. 17 L.R 1/2015.
 2. “Apparati del PTCP” che raccoglie i repertori di beni e siti significativi contenuti negli Atlanti 2) e 3) di cui al comma seguente).
 3. “Repertorio delle componenti paesaggistiche, ambientali, infrastrutturali ed insediative di definizione comunale” in scala 1:25.000 che specifica i contenuti di cui all’art. 17 L.R 1/2015).

4. "Tavole delle "aree tutelate" di cui agli artt. 136, 142, 143 co.1 lett d) e 157 del D.Lgs 42/2004, nei limiti ed in armonia con la pianificazione paesaggistica regionale e la legislazione vigente in materia.
5. "Apparati del PTCP" che raccoglie i repertori di beni e siti significativi contenuti negli Atlanti 2) e 3) di cui al comma seguente);
6. "Repertorio delle componenti paesaggistiche, ambientali, infrastrutturali ed insediative di definizione comunale" in scala 1:25.000 che specifica i contenuti di cui all'art. 17 L.R 1/2015);
7. "Tavole delle "aree tutelate" di cui agli artt. 136, 142, 143 co.1 lett d) e 157 del D.Lgs 42/2004, nei limiti ed in armonia con la pianificazione paesaggistica regionale e la legislazione vigente in materia;

Per quanto riguarda il "Sistema Infrastrutturale ed insediativo", all'interno del PTCP, viene ribadito come la marginalità dell'Umbria, dal punto di vista della infrastrutturazione viaria risulti evidente.

La situazione oggi riscontrabile è definita paradossale, per la inadeguatezza complessiva della rete stradale ai fini del sostegno di un processo di sviluppo territoriale basato sulla facilità di relazioni con l'esterno e per la capacità di creare condizioni di rischio per la sicurezza in corrispondenza dei principali centri e soprattutto del capoluogo regionale. Una buona parte delle strade statali e delle strade provinciali, infatti, assolve al ruolo attribuito con difficoltà, avendo uno standard prestazionale spesso basso, proprio dei livelli inferiori che effettivamente svolge. Pur confermando la necessità di costruire una rete stradale a carattere territoriale, e quindi avviando un processo di selezione in tal senso, il PTCP ritiene che la rete stradale "di interconnessione locale" costituisca un elemento importante del sistema viario provinciale su cui si appoggia il sistema insediativo e che al contempo consente un uso del territorio con forte connotazione naturalistica.

L'assenza quindi di un sistema infrastrutturale e trasportistico forte e la posizione baricentrica della provincia rispetto all'intero territorio nazionale (che dà luogo ad importanti traffici di attraversamento interregionali e nazionali) ha prodotto un utilizzo promiscuo caratterizzato da attraversamenti a lunga percorrenza spesso di forte intensità e da un elevato carico di spostamenti locali a breve raggio tra i vari nodi del reticolo urbano diffuso delle poche significative infrastrutture esistenti, non adeguatamente attrezzate, con conseguenti problemi di congestione e saturazione del traffico.

La situazione umbra, oggi non più sostenibile, è la conseguenza delle mancate politiche infrastrutturali nazionali che fin dagli anni '50, con la neonata rete autostradale, marginalizzarono l'Umbria, trascurandone la collocazione baricentrica. Gli interventi nel tempo effettuati e quelli proposti si muovono nella direzione del superamento delle difficoltà di carattere locale, non trascurando la fondamentale esigenza di integrare il sistema locale a quello nazionale, al fine di superare lo stato di marginalità della provincia o di parti significative di essa.

Sulla base di questo quadro, il PTCP avanza una strategia della mobilità che inserisce il proprio territorio in uno scenario efficiente per la mobilità regionale e nazionale. Essa si esplica partendo dall'esigenza primaria di decongestionare l'area di Perugia; ma anche da quelle di rinforzare e ridare un ruolo nazionale a tutta la viabilità del settore orientale della provincia; di affrontare infine l'annosa questione dei collegamenti Adriatico-Tirreno per quanto riguarda l'Italia Centrale, numerosi fra i quali attraversano il territorio provinciale.

Come sopra accennato, la normativa di piano è suddivisa in criteri, indirizzi per la formazione degli strumenti urbanistici locali; direttive attraverso le quali il PTCP disciplina l'assetto del territorio relativamente agli interessi sovracomunali; prescrizioni.

Le prescrizioni sono disposizioni inerenti alle materie di competenza del PTCP con valore di piano paesaggistico di cui al previgente DLgs 490/99 "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali" in attuazione alla LR 28/95. Esse hanno valore attuativo per gli ambiti vincolati, sono

prevalenti e incidono direttamente sullo stato giuridico dei beni disciplinati regolandone l’uso e le trasformazioni.

I beni e le aree disciplinate sono rappresentati nella cartografia A.7.1 e nel Repertorio. In Figura 5.23 è riportato uno stralcio della sovrapposizione del tracciato di progetto con il PTCP provinciale, relativo alle aree del D.Lgs 42/2004. Emerge che il tratto di progetto ricadente all’interno della Provincia di Perugia, insiste su aree indicate nella tabella sottostante.

Tabella 5.7: Aree insistenti sul tracciato di progetto secondo le disposizioni NTA del PTCP

Tipo di vincolo/ambito	Disposizioni NTA del PTCP
Ambiti di salvaguardia paesaggistica delle aree boscate – D.Lgs. 42/04, art.142, co.1, lett. g	Art.38 NTA PTCP
Fasce di rispetto dei corsi d'acqua - DLgs 42/04, art.142, comma 1, lett.c	Art.39 NTA PTCP
Ambiti di rilevante pregio naturalistico: SIC "Classe 4B", comma 3	Art.35 NTA PTCP

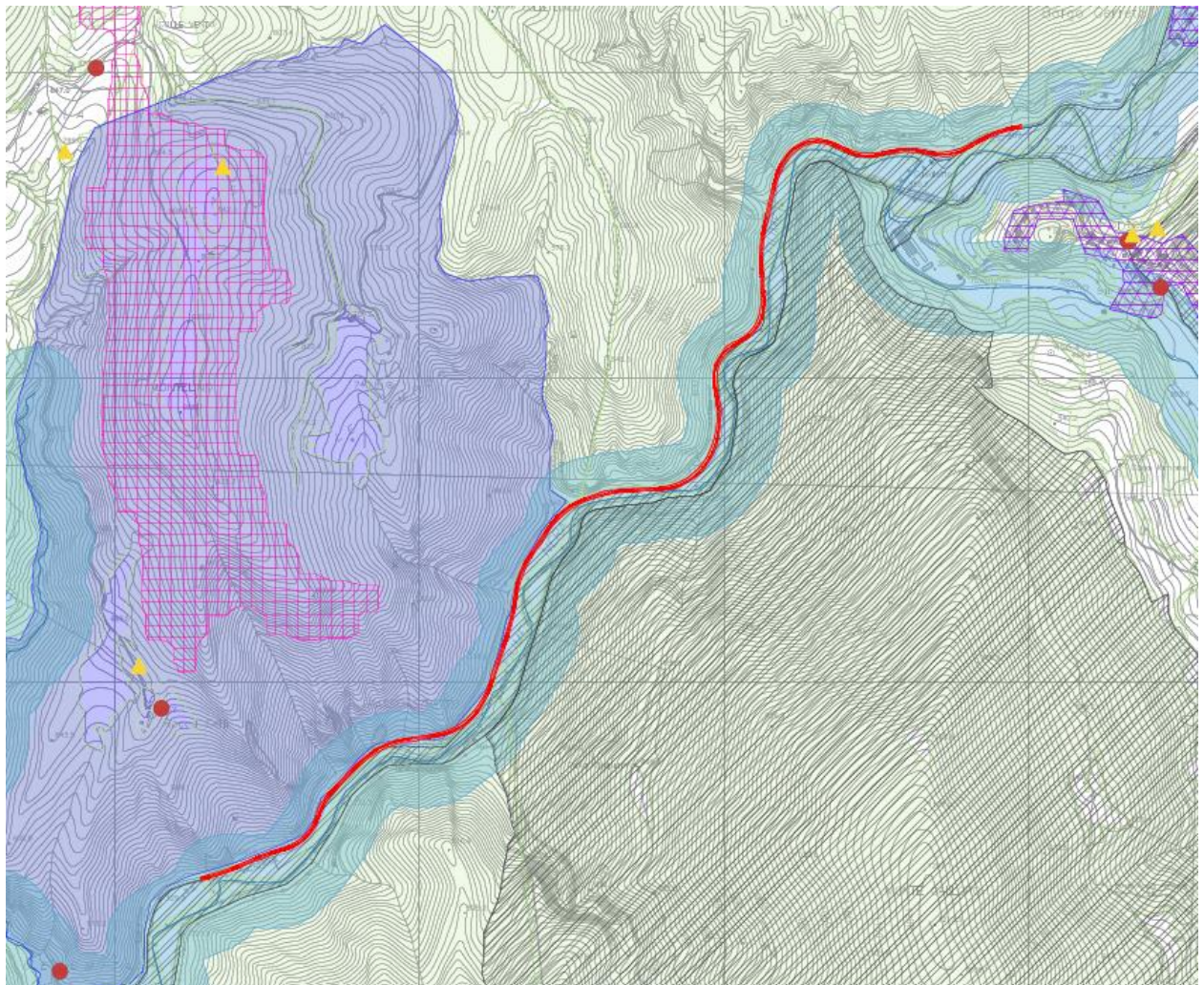




Figura 5.23: Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Perugia (elaborazione GIS)


LEGENDA

 Tracciato di progetto


SISTEMA NATURALISTICO E PAESAGGISTICO


 Ambiti di rilevante pregio naturalistico: ZSC/SIC "Classe 4B"

VARIANTE TEMATICA 1 AL PTCP


 Aree potenzialmente compatibili (AEP - Variante Tematica 1 approvata con Delibera di Consiglio Provinciale n. del 03/02/2009)

AREE AI SENSI DEL D.LGS.42/04


 Ambiti di salvaguardia paesaggistica delle aree boscate (D.Lgs. 42/04, Art. 142, comma 1, lett. g)


 Fasce di rispetto dei corsi d'acqua e dei bacini lacustri (D.Lgs. 42/04, Art. 142, comma 1, lett. b,c)

RETICOLO IDROGRAFICO


 Corsi d'acqua sottoposti a tutela (D.Lgs. 42/04)


SISTEMA ANTROPICO

 Insediamenti: capoluoghi, centri urbani, nuclei urbani

 Emergenze storico architettoniche

ARCHEOLOGIA

 Aree archeologiche definite (D.Lgs. 42/04, Art. 142, comma 1, lett. m)

 Localizzazione presenze archeologiche

Le altre aree di tutela individuate dal PTCP sono collocate a distanza tale da non risultare direttamente interferite dalla realizzazione del progetto.

Si evidenzia che l'area archeologica "Definizione del sistema insediativo di Rocca Gelli – Castiglione" nel Comune di Vallo di Nera, lambisce il tracciato di progetto.

Nel seguito si riportano gli indirizzi, le tutele e le prescrizioni previste dal Piano territoriale in oggetto per le aree interessate dal progetto in analisi con le quali lo sviluppo della progettazione dovrà interfacciarsi.

- Art.35 NTA PTCP: Ambito di rilevante pregio naturalistico. In particolare, l'area oggetto di intervento ricade, nel SIC denominato "Valnerina".

In dette aree, considerate nel PTCP, come "Aree di elevatissimo interesse naturalistico", si rimanda alle prescrizioni che dovranno essere considerate nei PRG, che per i siti "Natura 2000", devono di norma escludere la realizzazione di opere pubbliche e di interesse pubblico e la realizzazione di infrastrutture viarie e tecnologiche non finalizzate al potenziamento della qualità naturalistica presente; la possibilità di deroga è subordinata alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e relativi atti di recepimento.

Il PRG, in particolare, dovrà:

- Tutelare la diversità e complessità paesaggistica;
- Promuovere e divulgare l'educazione e l'informazione al rispetto degli ecosistemi forestali, attraverso una nuova diffusa cultura forestale;
- Favorire l'uso ricreativo responsabile e il turismo sostenibile delle foreste;
- Valorizzare i servizi di interesse pubblico e sociale forniti dalla corretta gestione forestale.

I PRG dovranno verificare la corrispondenza delle proprie previsioni rispetto alle singole classi ed entro un anno dall'entrata in vigore del presente PTCP dovrà adeguarsi ai contenuti di cui sopra.

- Art.38 NTA PTCP: Ambiti di salvaguardia paesaggistica delle aree boscate – D.Lgs. 42/04 art.142 co.1 lett. g. Le aree tutelate trovano rispondenza nel sistema cartografico del PTCP, nel rispetto del D.Lgs 42/2004 nonché degli ambiti previsti dal Piano Paesaggistico regionale e della disciplina in esso contenuta. Il PTCP, nel rispetto della pianificazione paesaggistica regionale, recepisce la normativa vigente dettando prescrizioni per gli ambiti ricompresi nelle proprie Tavole ed Elaborati, unitamente a linee guida e documenti programmatici indirizzati ai Comuni in sede di pianificazione ed agli Enti competenti in materia paesaggistica ed ambientale, al fine di promuovere un azione di governo del territorio d’area vasta tesa ad integrare sul territorio gli effetti urbanistici, paesaggistici ed ambientali. I caratteri della tutela e valorizzazione delle aree vincolate, devono essere raccordati ed integrati con la disciplina relativa ai sistemi paesaggistici in cui tali aree ricadono. La tutela e la salvaguardia delle aree, ed in generale dei Beni vincolati, assicura il mantenimento delle caratteristiche storiche, ambientali e culturali del territorio della Provincia, secondo quanto disciplinato dalla pianificazione paesaggistica regionale. A tal fine il PTCP disciplina gli interventi ammessi in modo coerente al provvedimento di vincolo, nonché in adesione ai principi di mantenimento, salvaguardia e valorizzazione della corretta e migliore fruizione delle Aree e dei Beni tutelati. Pertanto, gli interventi ammessi devono essere progettati ed eseguiti in modo coerente con quanto riportato nell’articolo 29 e nell’allegato A alle presenti norme, anche per quanto attiene al recupero del patrimonio edilizio esistente.
- Art.38 NTA PTCP: Ambiti fluviali (lettera c, comma 1, art.142 D. Lgs. 42/04 e D.G.R. 22.09.95 n.7131) In tali aree, salvo più restrittivi vincoli per quelle che rientrano nell’art. 35, sono tutelati i corpi idrici superficiali e le formazioni ripariali ad essi collegate che costituiscono i principali componenti delle reti ecologiche alla scala territoriale regionale e comunale (RERU) a cui dovranno prioritariamente ricollegarsi le azioni di salvaguardia e di valorizzazione sviluppate a livello comunale, compresa la previsione di zone a parco, zone di verde pubblico e privato, che andranno qui prioritariamente individuate dagli strumenti urbanistici generali ed attuativi.

Salvo quanto previsto dalla normativa regionale è vietata ogni forma di edificazione all'esterno dei centri abitati a distanza inferiore ai 100 metri dalle rive dei laghi e dalle sponde dei corsi d'acqua. Il PRG, sulla base di specifiche indagini di valutazione del rischio idraulico e tenuto conto della tutela degli aspetti naturalistico-ambientali nonché delle caratteristiche morfologiche dell'area interessata può ridurre tale distanza fino a 30 m, motivando specificatamente tale scelta sulla base di valutazioni tecniche e naturalistiche idonee ad evitare lesioni al Bene tutelato. All'interno dei centri abitati definiti dal PRG la fascia di inedificabilità è di 30 m. Il PRG, sulla base di specifiche indagini di valutazione del rischio idraulico, geologico, delle caratteristiche morfologiche dell'area, nonché degli aspetti naturalistici ambientali per le zone omogenee B), e per quelle omogenee C), D), F) D.I. 1444/68 dotate di Piano Attuativo adottato alla data di entrata in vigore del presente PTCP, può ridurre la distanza di inedificabilità di 30 metri dalle sponde dei fiumi, fermo restando il divieto di edificabilità per una fascia di 10 metri dalle stesse sponde. Il PRG detta, sulla base delle verifiche di cui sopra e con le limitazioni da esse eventualmente imposte, la relativa disciplina.

I caratteri della tutela delle aree vincolate sopra individuate, in rapporto alle opere di progetto, sono integrati dalla disciplina dei sistemi paesaggistici in funzione delle unità di paesaggio in cui ricadono. Nel caso in specie, come meglio evidenziato nella successiva Figura 5.24, l’intervento oggetto del presente SIA ricade all’interno del *sistema paesaggistico di pianura e di valle* di cui all’articolo 32 delle Norme del PTCP.

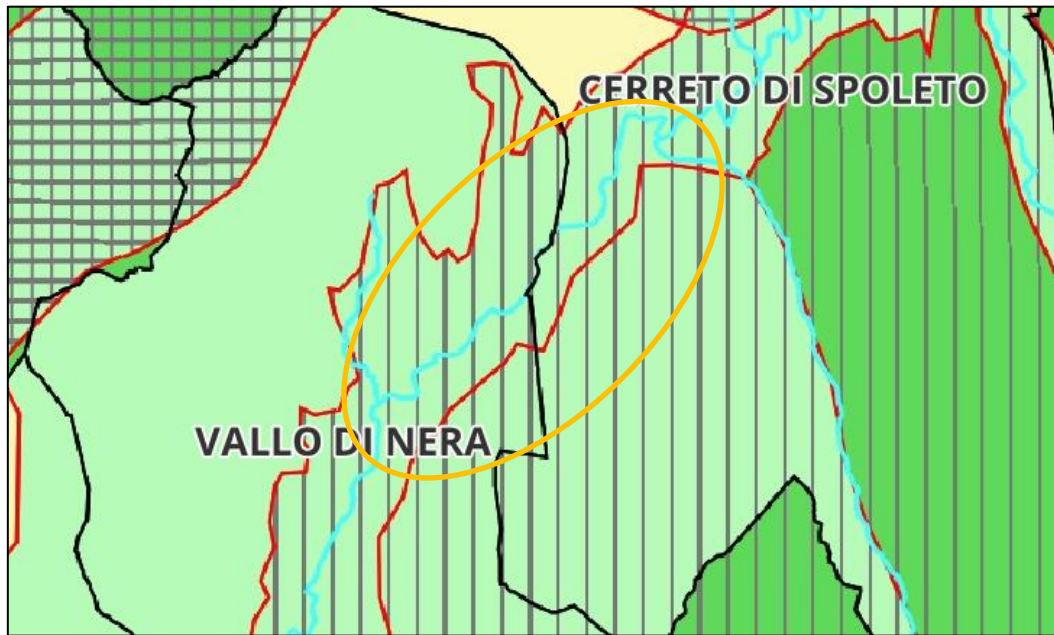


Figura 5.24: Stralcio dell’elaborato A. 4.3 del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Perugia

Caratterizzazione delle unità di paesaggio

- ambiti aventi il massimo grado di elementi paesaggistici di qualità
- ambiti che presentano elementi di qualità paesaggistica
- ambiti di compensazione degli elementi paesaggistici

Direttive sui sistemi paesaggistici

- direttive di controllo del paesaggio in evoluzione
- n. limiti e codici delle unità di paesaggio
- fiumi e laghi
- confini comunali
- confini provinciali

Sistemi paesaggistici

- sistema paesaggistico di pianura e di valle
- sistema paesaggistico collinare
- sistema paesaggistico alto collinare
- sistema paesaggistico montano

Il Piano per i sistemi paesaggistici di pianura, di valle e collinare (art. 32 NTA PTCP) individua direttive di qualificazione, controllo e valorizzazione come individuate nell’elaborato A. 7.1 e ne indica la disciplina generale nonché le norme di tutela e di sviluppo che costituiscono riferimento per il PRG. Sulla base della “Caratterizzazione delle Unità di Paesaggio per ambiti comunali” descritta nell’elaborato A. 4.3, sono inoltre

individuare le aree in cui prevalgono le direttive di tutela (aree con prevalenti situazioni di qualità). Nel caso specifico l'intervento per la realizzazione dell'intervento in oggetto interessa unità di paesaggio caratterizzate come ambiti di compensazione degli elementi paesaggistici, ovvero non individuate come ambiti di attenzione in cui prevalgono norme di tutela nella qualificazione ed ambiti che presentano elementi di qualità paesaggistica.

5.3.1.5 Piano di Fabbricazione del Comune di Vallo di Nera

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Vallo di Nera è dato da un programma di Fabbricazione (PdF) e a delle piccole Varianti successive. Le norme relative a tale tipologia di strumentazione urbanistica, a differenza dei Piani Regolatori Generali, prevede una zonizzazione in cui sono esplicitate le destinazioni d'uso ammesse in corrispondenza dei soli centri abitati: capoluogo e frazioni (L. 1150/1942 e smi). La variante del Programma di Fabbricazione (PdF) del Comune di Vallo di Nera è approvata con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 1478 del 10/04/1975 ed ha l'obiettivo di disciplinare le trasformazioni del territorio e di fornire una pianificazione urbanistica essenziale focalizzata sui centri abitati e le zone di espansione degli stessi attraverso: la disciplina dei limiti di ciascuna zona del territorio comunale, l'individuazione di diverse tipologie edilizie e la definizione di eventuali direttrici di espansione urbane. Il comune risulta essere sprovvisto di PRG.

Il PdF di Vallo di Nera si compone di:

- Regolamento edilizio e norme di attuazione
- Elaborati grafici dei centri abitati

La disciplina del PdF è definita dal combinato disposto delle previsioni di testo e di quelle grafiche contenute negli elementi di cui sopra; il territorio comunale viene suddiviso nelle seguenti zone omogenee ai sensi dell'art. 17 della Legge 765 e del D.M. 2/4/1968:

- **Zona A: complessi di carattere ambientale**
- **Zona B: zone di ristrutturazione e completamento**
- **Zona C: zone di nuovi insediamenti residenziali**
- **Zona D: zone per impianti industriali ed artigianali**
- **Zone E: Zone agricole**
- **Zone F: zone per attrezzature ed impianti di interesse generali**
- **Zone F1: Verde**

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

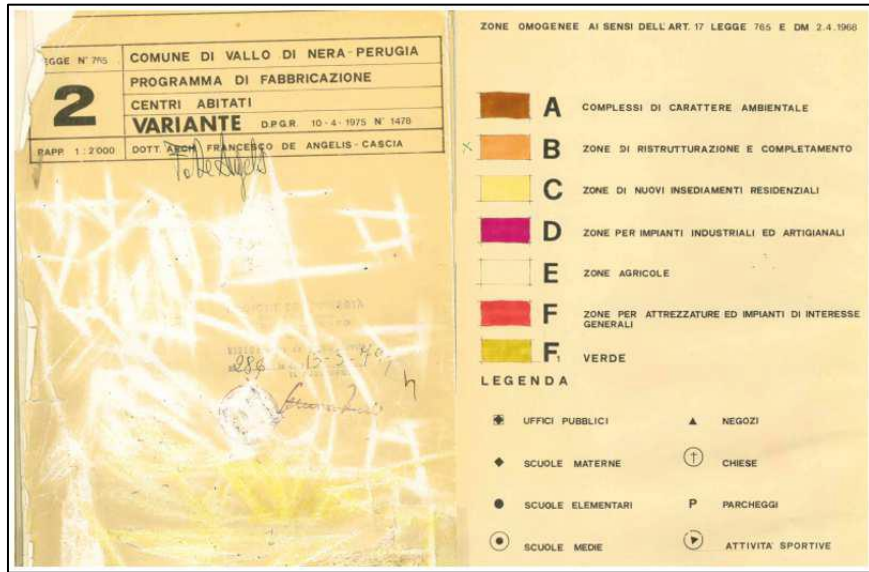


Figura 5.25: Stralcio del piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera

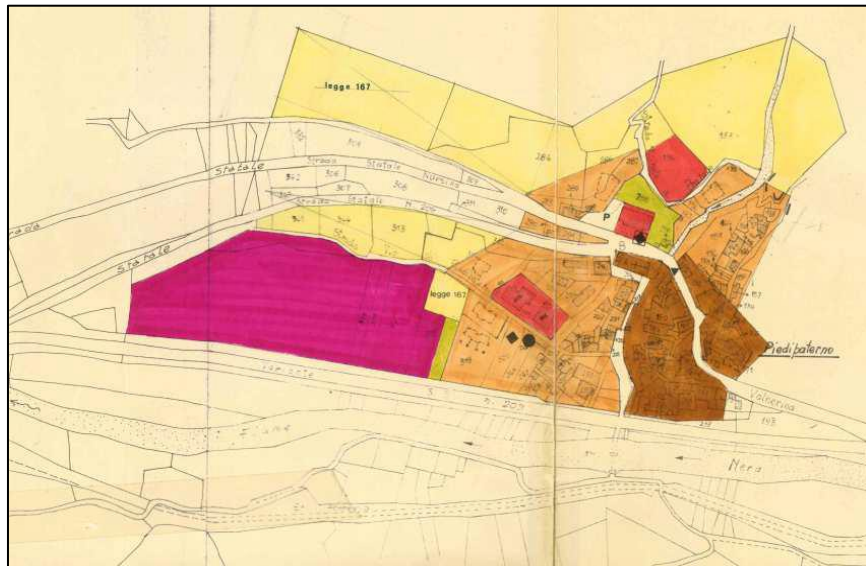


Figura 5.26: Stralcio del piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera

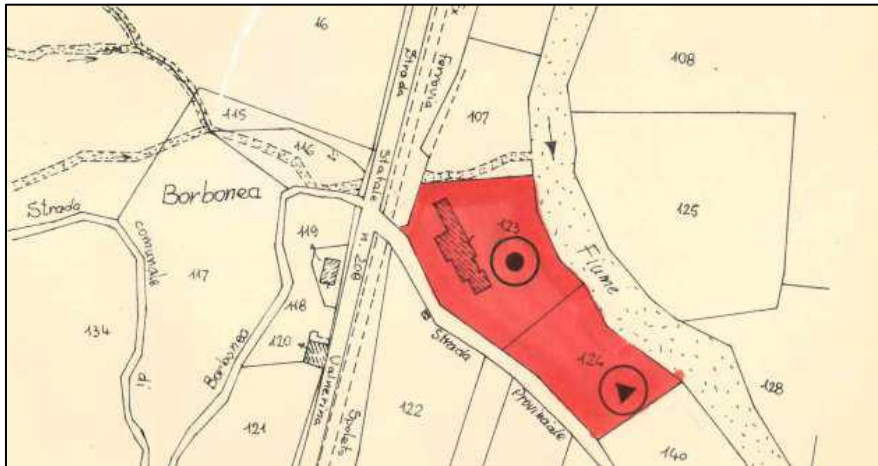


Figura 5.27: Stralcio del piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera

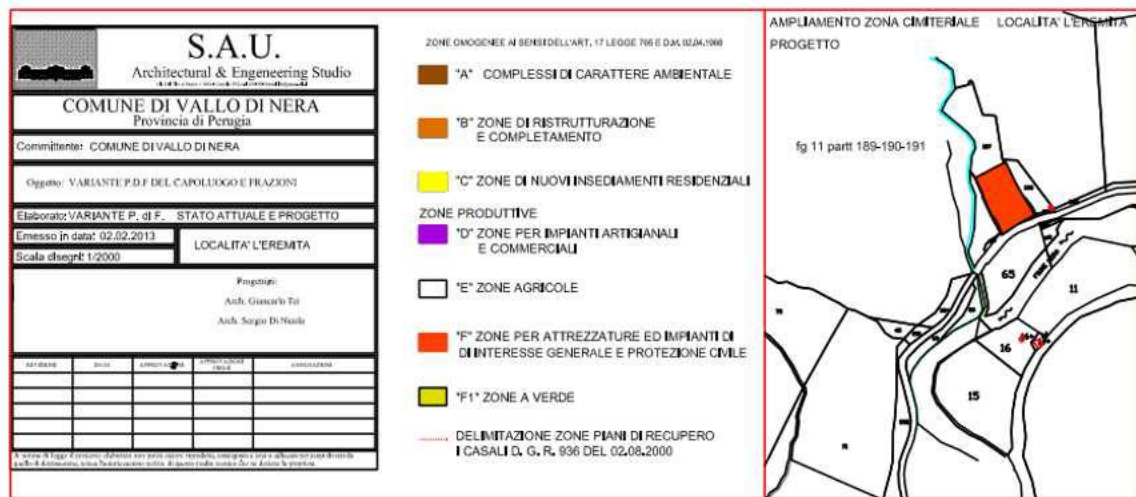


Figura 5.28: Stralcio della variante del piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera

Le zone riportate e classificate nel piano di fabbricazione di Vallo di Nera, non ricadono lungo il tracciato oggetto di studio. In particolare, le zone più vicine all’intorno dell’infrastruttura sono quelle che ricadono nelle località di **Meggiano, Montefiorello e Piedilacosta**.

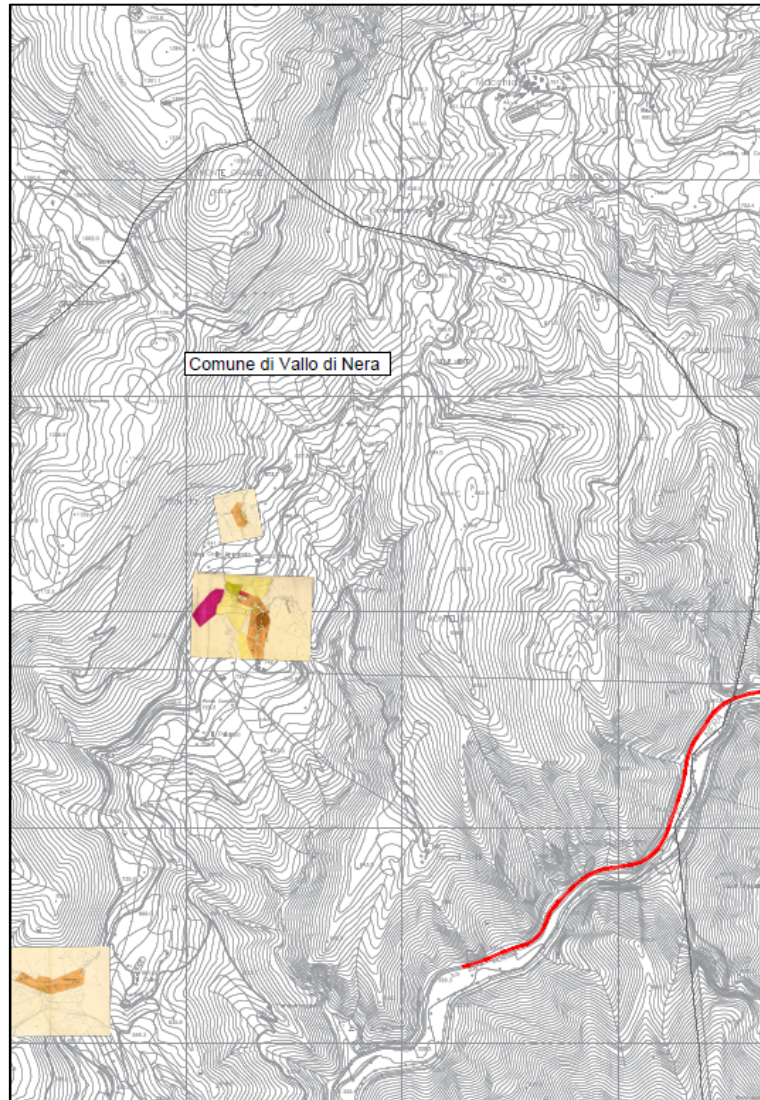


Figura 5.29: Stralcio del piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera con evidenza delle zone ricadenti all’interno dell’area di intervento (in rosso il tracciato di progetto)

5.3.1.6 Piano di Fabbricazione del Comune di Cerreto di Spoleto

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Cerreto di Spoleto è dato da un programma di Fabbricazione (PdF) attuato con delibera C.C. n°22 del 29/04/1997. Le norme tecniche di Attuazione che compongono il piano si applicano all’intero territorio comunale, in relazione alle destinazioni d’uso, ai diversi parametri ed indici di utilizzazione edilizia e gradi di vincolo; dettano inoltre le prescrizioni e indicazioni per la stesura degli elaborati relativi agli strumenti urbanistici esecutivi e per la disciplina delle iniziative private tendenti allo sviluppo e alla trasformazione d’uso del territorio comunale. In particolare, viene suddiviso nelle sottoelencate zone omogenee:

- **Zona A: Conservazione e risanamento**
- **Zona B: Saturazione**
- **Zona C: Espansione**
- **Zona D: Attrezzature Turistiche, produttive, artigianali, industriali**
- **Zona E: Agricoltura**

- Zona F: Attrezzature e servizi
- Zona G: Verde e verde attrezzato
- Zona I: Zone vincolate

Le zone riportate e classificate nel piano di fabbricazione di Cerreto di Spoleto, non ricadono lungo il tracciato oggetto di studio. In particolare, le zone più vicine all’intorno dell’infrastruttura sono quelle che ricadono nelle località di **Cerreto, Borgo Cerreto e Ponte** (secondo le tavole di zonizzazione fornite dal piano di fabbricazione del comune). Anche in questo caso, per maggiore chiarezza vedere stralcio riportato nella seguente Figura 5.30.

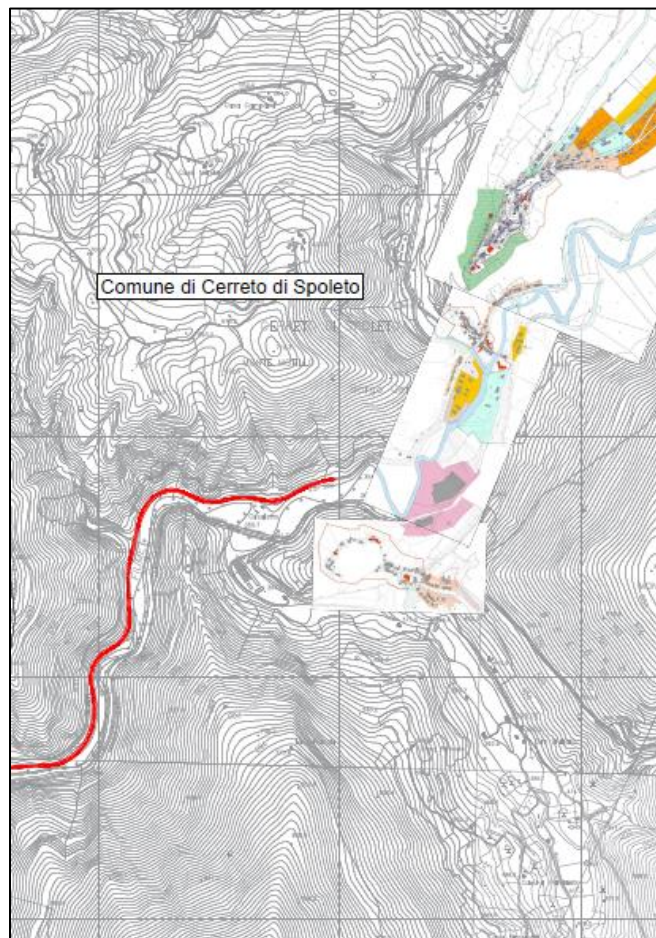


Figura 5.30: Stralcio del piano di fabbricazione del comune di Cerreto di Spoleto con evidenza delle zone ricadenti all’interno dell’area di intervento (in rosso il tracciato di progetto)

Nella seguente Figura, per maggiore chiarezza e completezza, è stato inserito lo stralcio con le zone dei piani adottati dai Comuni di Vallo di Nera e Cerreto di Spoleto.

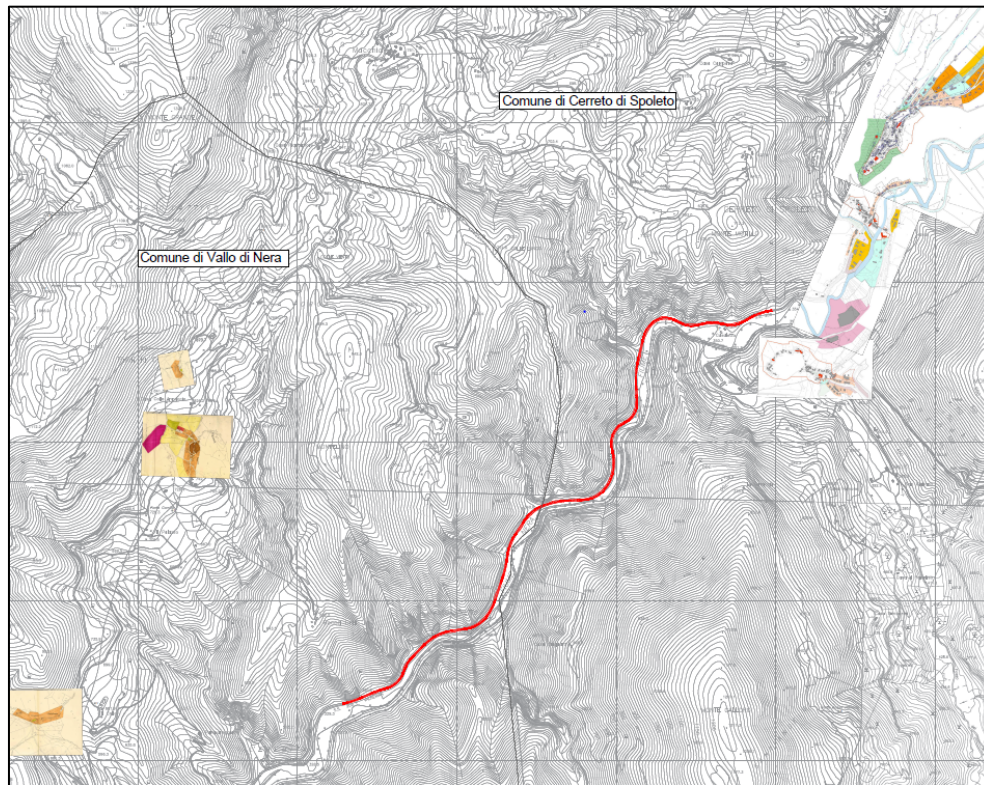


Figura 5.31: Stralcio de piano di fabbricazione del comune di Vallo di Nera e di Cerreto di Spoleto con evidenza delle zone ricadenti all'interno dell'area di intervento (in rosso il tracciato di progetto)

5.3.2 Pianificazione ordinaria separata – Settore trasporti

5.3.2.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano" (art. 1).

Per l'elaborazione del PGT è stato costituito un Comitato interministeriale, integrato da cinque presidenti delle Regioni designati dalla conferenza permanente dei presidenti delle Regioni. "Il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predispone lo schema del piano generale dei trasporti. Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari. Il piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei Ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri" (art. 2).

Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-Regioni, nonché le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano. Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei Ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (art. 4).

Il PGT si propone come momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia che superi i limiti e le inefficienze di quello attuale. Esso non è, quindi, un documento conclusivo ma,

piuttosto, un documento di indirizzo generale del settore che effettua alcune scelte, individua gli ulteriori approfondimenti necessari e i metodi per le scelte successive.

Il primo PGT è stato approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986, e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991. Il PGT attualmente in vigore, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

La progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono invece normati dalla L. n. 443 del 21 dicembre 2001 e dal conseguente D.lgs. di attuazione n. 190 del 20 agosto 2002.

Il PGT parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducano in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGT sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, di seguito sinteticamente riassunte:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di

congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza;

- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l’efficienza;
- attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. Le strategie in questo caso possono consistere nell’aumento dell’accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell’Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla domanda per
- incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l’attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese;
- integrazione con l’Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell’Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l’asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l’insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all’accresciuta “risorsa distributiva” del territorio;
- crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un’opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l’approntamento di stabili strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione;

Più specificamente, in relazione ai problemi del Mezzogiorno, al fine di contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, si punta su interventi non di tipo assistenziale, ma miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto. Ciò a partire dall’individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale, in riferimento alle reali funzionalità dell’offerta e della domanda, migliorando allo stesso tempo il valore del servizio offerto dalle infrastrutture esistenti in termini di frequenza, qualità e costi.

Partendo da questi presupposti, vengono individuati innanzitutto gli interventi infrastrutturali prioritari per ridurre le maggiori criticità del sistema dei trasporti di interesse nazionale nelle aree più arretrate, con interventi concepiti come strumenti volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell’ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio. In questa logica, un’azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno quale piattaforma logistica riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l’adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, oltre che lo sviluppo della nautica da diporto. Si determineranno poi le condizioni per aumentare il valore dei servizi

offerti dalle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune politiche di regolazione e liberalizzazione dei mercati.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale.

Lo SNIT attuale evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano e dai successivi approfondimenti. Lo SNIT va quindi inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socioeconomiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello della integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto, le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale;

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:

- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie;

Attualmente, per elaborare il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica è stata istituita dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), un'apposita Commissione, incaricata di redigere il documento programmatico per l'individuazione delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità

prioritari per lo sviluppo sostenibile del Paese. Il documento programmatico dovrà fornire anche l’indirizzo strategico per la definizione dei piani settoriali (ferrovie, portualità, logistica integrata, ciclabilità, ecc.).

Come previsto dall’art. 216, comma 2, del Codice dei Contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/216), in attesa dell’approvazione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il cui iter realizzativo è stato avviato a gennaio 2022, l’**Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2023** (2 maggio 2023) rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità, aggiornando annualmente quanto approvato dal Consiglio dei ministri il 13 novembre 2015. Inoltre, nelle more della redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), tenuto conto anche dei Piani strategici e/o operativi per ciascuna area tematica, l’Allegato individua le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, ivi compresi gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica, la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con le linee programmatiche definite. Infine, il presente documento comprende tutti gli elementi funzionali al soddisfacimento della “Condizione abilitante 3.2 - Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato”, che incide direttamente sulla possibilità di fruire dei fondi europei 2021-2027 e che sarà, quindi, necessario garantire in ogni sua parte e per l’intero periodo di programmazione.

Il MIMS sta lavorando per realizzare una visione sempre più unitaria e integrata della programmazione, del finanziamento e della realizzazione di tutte le reti infrastrutturali di interesse nazionale e delle altre opere pubbliche di propria competenza. Parallelamente è in corso, e verrà ulteriormente intensificata in futuro, la collaborazione con gli altri Ministeri che programmano, finanziano e gestiscono reti e opere complementari a quelle del MIMS come, ad esempio, quelle riguardanti i settori dell’energia, dell’ambiente, delle tecnologie digitali.

Il documento è strutturato in tre sezioni e una Appendice.

La prima sezione riporta le linee programmatiche, il processo di selezione delle opere in un’ottica di sviluppo sostenibile messo a punto dal MIMS, evidenziando la coerenza delle politiche nell’utilizzo delle diverse fonti di finanziamento, gli assi strategici multimodali nell’ambito della rete europea TEN-T e del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), le azioni per il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche, le iniziative programmate per l’attuazione del recente pacchetto EU “Fit for 55” e le politiche di mitigazione e adattamento alla crisi climatica. Sempre la prima sezione, anche al fine di individuare le principali criticità (e quindi i fabbisogni) per le infrastrutture e la mobilità del Paese, riporta una sintetica analisi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci, delle sue tendenze di medio termine anche in termini di confronti internazionali, nonché di quelle di breve periodo durante l’emergenza sanitaria dovuta al COVID-19.

Nella seconda sezione sono riassunti gli aggiornamenti ai principali Piani, programmi e documenti nazionali vigenti che, a diverso titolo, impattano sulla mobilità e sugli altri settori di competenza del MIMS, mostrando la coerenza dei diversi documenti di settore con il quadro di pianificazione generale degli investimenti in infrastrutture e mobilità nell’ottica della sostenibilità economica, sociale e ambientale. Tale sezione rappresenta un aggiornamento di quanto già riportato nell’Allegato infrastrutture al DEF di luglio 2021, a cui si rimanda per una descrizione più dettagliata.

Nella terza sezione si riporta sia una sintesi del quadro delle risorse derivato dall’applicazione della metodologia descritta, sia il dettaglio degli interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese, compresi quelli recentemente individuati nel PNRR e negli altri strumenti finanziari disponibili. In questa specifica sezione si riporta il quadro di sintesi degli investimenti, relativi alle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, coerenti con le linee programmatiche e con il processo di selezione definiti nelle sezioni precedenti, in un’ottica di sviluppo sostenibile. Gli investimenti sono suddivisi, coerentemente con quanto fatto nei precedenti Allegati al DEF, tra interventi prioritari, rappresentati dalle singole infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, e programmi di intervento, questi ultimi costituiti da insiemi di interventi diffusi sul territorio e coerenti tra di loro nel perseguire le finalità di sviluppo sostenibile definite

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

nelle linee programmatiche. Vengono inoltre ricompresi anche gli interventi per i quali è emersa la necessità di avviare e/o completare la redazione di un progetto di fattibilità, pur se in assenza di finanziamenti dedicati alla loro realizzazione.

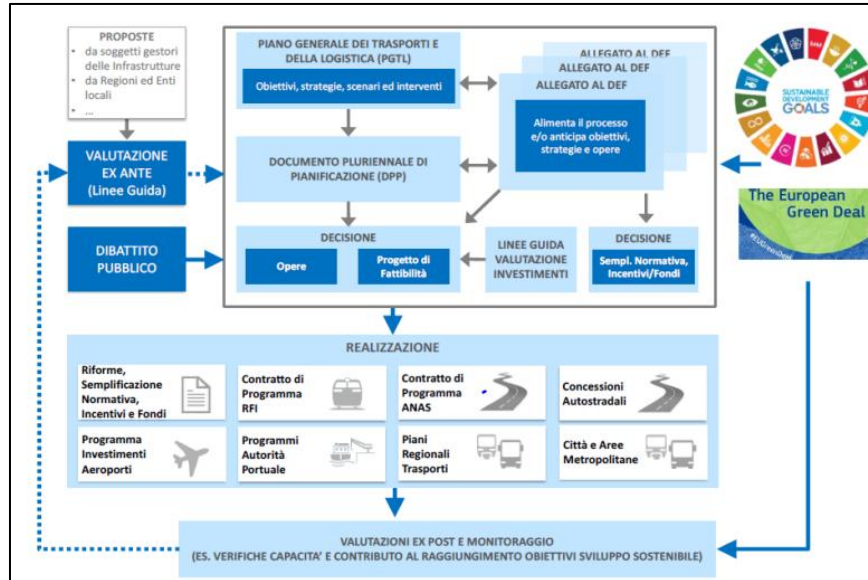


Figura 5.32: Struttura del “piano processo” come definito dal MIMS

Tra le categorie degli interventi individuati, vi è quella delle “Strade e autostrade” in quanto la rete stradale nazionale costituisce una componente essenziale del sistema integrato delle infrastrutture al servizio della domanda di mobilità di persone e merci, nazionali ed internazionali. A partire da queste considerazioni e dalle caratteristiche e criticità dello SNIT di I livello sono stati individuati sia specifici interventi indirizzati a risolvere problemi localizzati relativi a tratte o itinerari, sia programmi organici di tipo tematico volti a risolvere criticità diffuse che interessano in modo similare porzioni significative della rete stradale. È, infatti, necessario sottolineare che la rete stradale, sia principale che secondaria, è ad oggi, per molte aree interne e montane del Paese, l’unico vettore in grado di assicurare i collegamenti, sia dei cittadini che delle merci, con i grandi centri urbani; un deciso aumento della capacità e della resilienza di tale rete è, quindi, fondamentale anche per frenare lo spopolamento delle aree interne, e quindi salvaguardare il territorio montano, alpino ed appenninico, il cui ambiente, collinare e vallivo, è il risultato di un equilibrio tra ambiente naturale e interventi dell’uomo.

Tra gli interventi finanziati e presenti nel **Piano nazionale Complementare per interventi stradali nelle aree dei sismi 2009 e 2016**, particolarmente significativo è l’intervento sull’arteria **SS 685 delle Tre Valli Umbre** oggetto dello studio. In questo caso sono stati finanziati 20 mln € per i primi interventi di rettifica e messa in sicurezza del tracciato, anche con la realizzazione di adeguamenti infrastrutturali, e la progettazione del collegamento Firenze-Acquasparta che completa l’itinerario di collegamento con la SS 3 Flaminia.

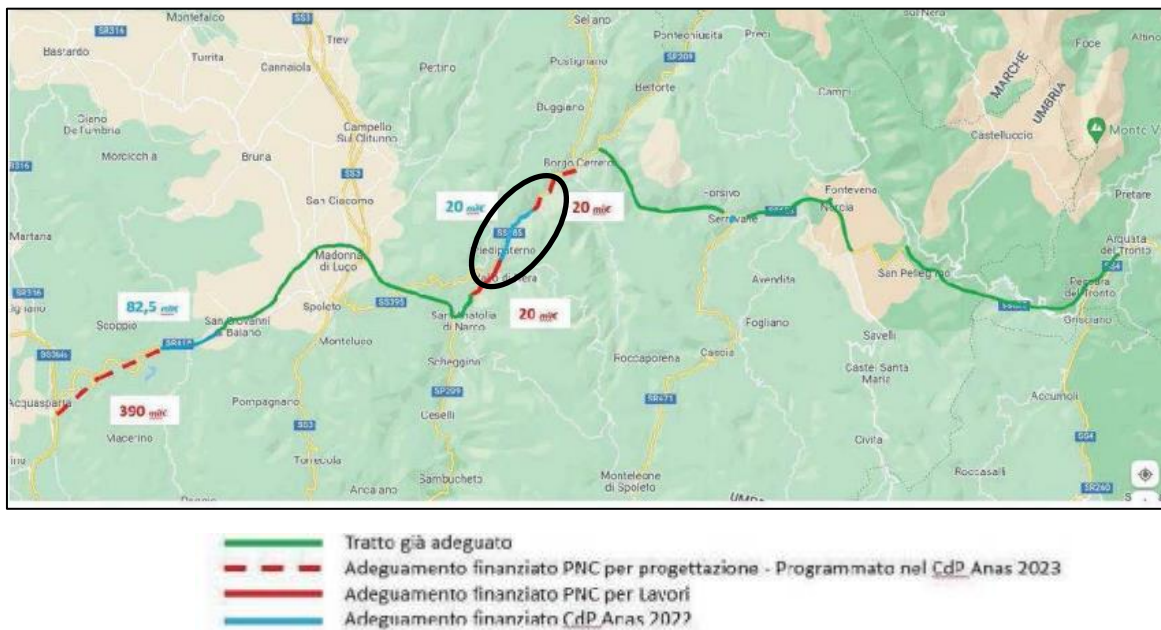


Figura 5.33: S.S. 685 Tre Valli Umbre – Aggiornamento Accessibilità Cratere Sismico PNC-PNRR

5.3.2.2 Piano Generale dei Trasporti Regione Umbria

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è lo strumento principale di pianificazione dei trasporti adottato dalla Regione.

I principali obiettivi strategici perseguiti dalla Regione, attraverso il PRT, sono:

- la configurazione di un assetto ottimale del sistema plurimodale dei trasporti
- una maggiore efficacia nella connessione del sistema regionale al contesto nazionale
- il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture
- la riduzione dei costi economici generalizzati del trasporto
- il concorso nel raggiungimento degli obiettivi in materia di tutela dell'ambiente.

Il piano ha validità decennale e può essere sottoposto ad aggiornamenti periodici.

Il nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2014-2024 è stato approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa del 15 dicembre 2015, n. 42, pubblicato nel supplemento ordinario n. 1 al B.U.R. - Serie Generale - n. 4 del 27 gennaio 2016.

Il PRT assume un ruolo che necessariamente travalica il settore dei trasporti e che, come la stessa legge regionale chiede "... nel rispetto delle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità, configura un sistema coordinato dei trasporti, in conformità ai principi e alle scelte del piano urbanistico strategico territoriale.

“Nel definire le prossime politiche regionali per il territorio, non si può non tenere conto della collocazione dell’Umbria nel contesto nazionale. L’Umbria già rappresenta e deve sempre più rafforzare il proprio ruolo di “territorio snodo”, una centralità che non è da intendersi solo in termini geografici o infrastrutturali ma da assumersi come promozione attiva delle relazioni tra i territori dell’Italia centrale e, per suo tramite, come rafforzamento delle relazioni tra il Nord e Sud del Paese. Tale funzione di snodo richiede necessariamente il rafforzamento economico, sociale e culturale, oltretutto infrastrutturale delle relazioni tra diversi contesti e territori, a partire dal ripensamento del ruolo delle città, delle realtà produttive, delle opportunità logistiche e delle valenze paesaggistico ambientali. Si tratta di mettere in

comunicazione zone vitali del Paese, aprendosi all’esterno, verso le aree più dinamiche, ma garantendo al proprio interno una forte coesione, accompagnata da azioni di riequilibrio territoriale, mediante politiche integrate di settore coerenti con le scelte di sviluppo territoriale alla base della prossima programmazione regionale. (...) Rompere l’isolamento storico dell’Umbria, garantire una più rapida accessibilità e allo stesso tempo assicurare una maggiore coesione tra i territori interni è da sempre una priorità. A tal fine occorre potenziare il telaio infrastrutturale (stradale, ferroviario ed aeroportuale) per dare corpo alla visione dell’Umbria territorio-snodo e favorire rapide connessioni coi principali corridoi di rilevanza nazionale e comunitaria, secondo uno schema che vede il rafforzamento delle direttrici Nord-Sud e l’intensificarsi delle direttrici trasversali Est-Ovest, di collegamento col Tirreno e l’Adriatico.

Con deliberazione del 23/02/2023, n.148, la Giunta regionale ha dato corso alla predisposizione del **nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032**, facendo seguito alle richieste manifestate dal MIMS circa l’opportunità di coordinare la programmazione e le esigenze regionali in modo coerente con il quadro strategico soddisfacendo, altresì, le richieste della Commissione Europea in merito all’ottemperanza della Condizione Abilitante “Pianificazione completa dei trasporti a livello appropriato” (Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021).

Con successiva 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 (Norme in materia di trasporto pubblico regionale e locale in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422), e del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152 e s.m. i. (Norme in materia ambientale) i seguenti documenti:

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

All’interno del Piano Regionale dei Trasporti (2022-2032), è presente un paragrafo riguardo la strategia nazionale per le aree interne (SNAI), politica territoriale diretta al miglioramento della qualità dei servizi ai cittadini e delle opportunità economiche nei territori interni e a rischio marginalizzazione, contemplata per la prima volta nel programma Nazionale di Riforma (PNR) dell’anno 2014 nella parte relativa agli squilibri e alle riforme nazionali.

Sono “interne” quelle aree caratterizzate da una significativa distanza dai principali centri di offerta di servizi (Salute, Scuola, Mobilità), ma anche da una disponibilità elevata di importanti risorse ambientali (idriche, sistemi agricoli, foreste, paesaggi naturali e umani) e risorse culturali (beni archeologici, insediamenti storici, abbazie, piccoli musei, centri di mestiere).

Nel breve periodo, la Strategia ha il duplice obiettivo di adeguare la quantità e la qualità dei servizi di Salute, Scuola e Mobilità (cosiddetti servizi di cittadinanza), e di promuovere progetti di sviluppo che valorizzino il patrimonio naturale e culturale di queste aree, puntando anche su filiere produttive locali (mercato). Nel lungo periodo, l’obiettivo della Strategia nazionale per le aree interne è quello di invertire le attuali tendenze demografiche delle aree interne del Paese.

L’attività di selezione delle aree è iniziata a partire dal 2013 ed il criterio prevalente utilizzato per l’individuazione delle stesse è quello che identifica l’area interna preliminarmente nella “lontananza” dai servizi essenziali. Utilizzando tale metodo, in considerazione della maggiore o minore facilità nel raggiungimento dei cd. Poli (ossia i Comuni in grado di offrire una serie di servizi essenziali integrati, ovvero un’articolata offerta scolastica secondaria, un ospedale sede di DEA di I livello e almeno una stazione ferroviaria di categoria silver), le aree interne sono state distinte in: Aree di Cintura (20 minuti di automobile per il raggiungimento dei Poli), Aree Intermedie (fino a 40 minuti di percorrenza di automobile), Aree

Periferiche (fino a 75 minuti di percorrenza di automobile) ed, infine, Aree Ultraperiferiche (oltre 75 minuti di percorrenza di automobile).

La SNAI 2014-2020 comprendeva 72 aree interne.

Tra gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti nell’ambito della Strategia nazionale per le aree interne a dicembre 2020 le tre Aree Interne umbre:

- Sud Ovest Orvietano;
- Nord Est Umbria;
- Valnerina;

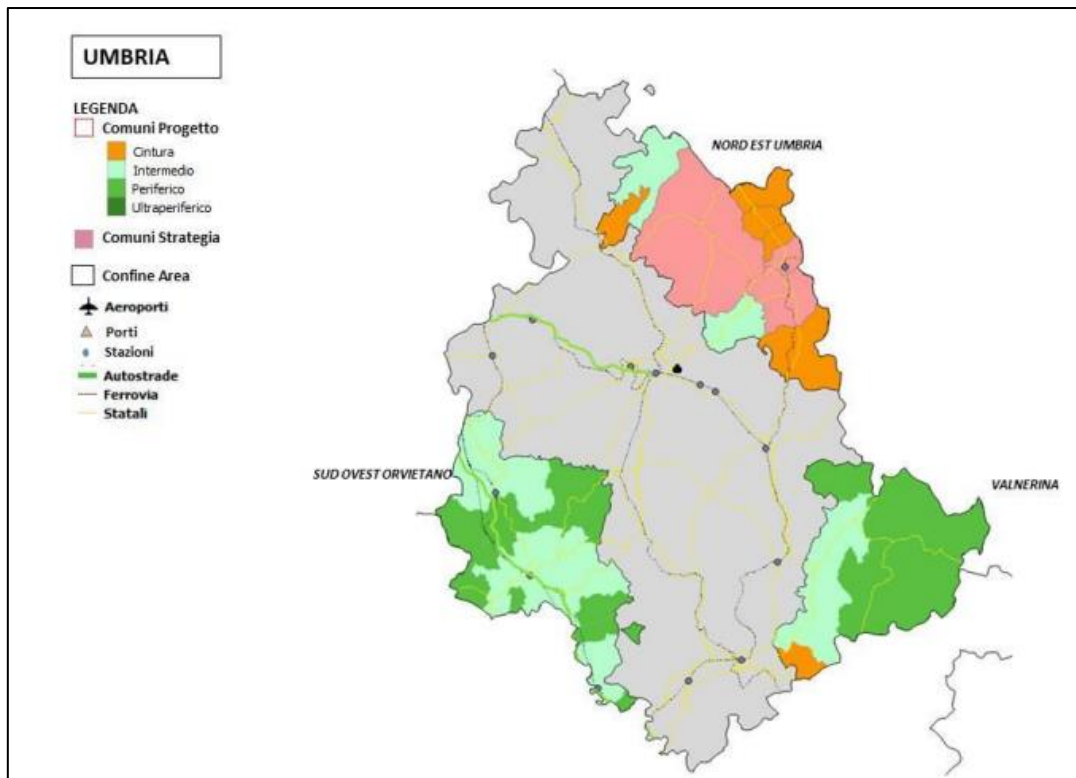
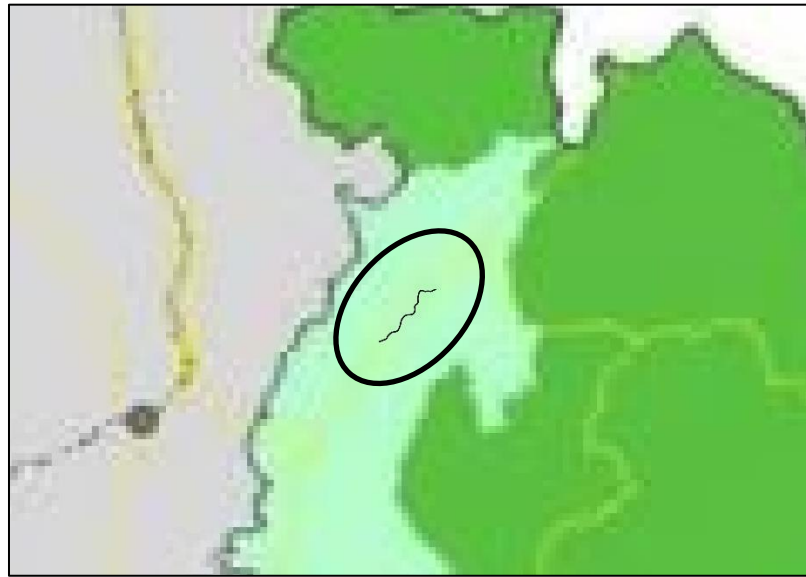


Figura 5.34: Aree interne nella Regione Umbria Programmazione 2014-2020 (Fonte: agenziacoesione.gov.it)

Di seguito, si mostrano con maggiore dettaglio le aree interne nella Regione Umbria con focus sull’intervento oggetto di studio.



Legenda



Figura 5.35: Aree interne nella Regione Umbria Programmazione 2014-2020 con focus sul tracciato di progetto (in nero)

Dalla Figura 5.35, si può notare che il tracciato di progetto ricade nell’area interna “**Intermedio**” (colore verde chiaro). La suddetta area definisce una distanza dai servizi essenziali fino a 40 minuti di percorrenza di automobile)

In merito ai contenuti delle strategie relativamente al tema della mobilità, questi possono essere riassunti come di seguito per la **Valnerina**:

- Mobility management
- Strutturazione del servizio di trasporto scolastico d’area
- Strutturazione di un nuovo servizio di trasporto sociale
- Ausili per la mobilità nei borghi stoici

In continuità con quanto sperimentato nel ciclo 2014-2020, la SNAI 2021-2027 proseguirà nel:

- Potenziare i servizi di cittadinanza;
- Nel promuovere iniziative per lo sviluppo economico e l’occupazione delle aree interne selezionate;

Gli interventi saranno sostenuti dai Fondi Strutturali europei della programmazione 2021-2027, ma anche da risorse nazionali principalmente legate al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione. In particolare, gli interventi procederanno lungo due direttive:

- La continuità con gli interventi già avviati;
- L’allargamento della strategia, attraverso l’ingresso di nuove aree e la promozione di misure a sostegno delle aree interne nel loro insieme o di singoli comuni.

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

Per il nuovo ciclo di Programmazione 2021-2027 la Strategia Nazionale Aree Interne si arricchisce di nuove aree che per l’Umbria risultano essere:

- Unione dei Comuni del Trasimano;
- Media Valle del Tevere e Umbria meridionale (Umbria);

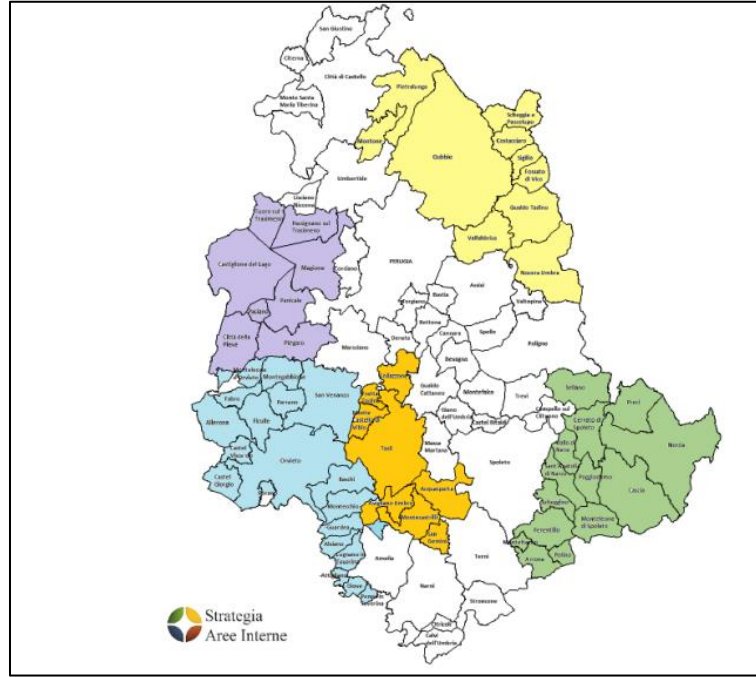





Figura 5.36: Regione Umbria – Le Aree Interne per la programmazione 2021-2027 (Fonte: PRT 2022-2032)

Legenda

Aree interne individuate e confermate nel periodo di programmazione 2014-2020

	Area Interna Sud Ovest Orvietano: n.19 comuni (Orvieto – comune capofila, Monteleone di Orvieto, Montegabbione, Parrano, San Venanzo, Ficulle, Fabro, Allerona, Castel Viscardo, Castel Giorgio, Porano, Baschi, Montecchio, Guardea, Alviano, Lugnano in Teverina, Attigliano, Giove, Penna in Teverina)
	Area Interna Nord Est Umbria: n.10 comuni (Gubbio – comune capofila, Pietralunga, Montone, Scheggia e Pascelupo, Costacciaro, Sigillo, Fossato di Vico, Gualdo Tadino, Nocera Umbra, Valfabbrica)
	Area Interna Valnerina: n. 14 comuni (Norcia – comune capofila, Cascia, Cerreto di Spoleto, Monteleone di Spoleto, Poggiodomo, Preci, S. Anatolia di Narco, Scheggino, Vallo di Nera, Ferentillo, Arrone, Polino, Montefranco, Sellano)

Nuove Aree interne per la programmazione 2021-2027

	Area Interna Unione dei Comuni del Trasimano: n.8 comuni (Castiglione del Lago, Città della Pieve, Paciano, Piegara, Panicale, Magione, Passignano sul Trasimeno, Tuoro sul Trasimeno)
	Area Interna Media Valle del Tevere: n. 8 comuni (Todi – comune capofila, Collazzone, Fratta Todina, Monte Castello di Vibio, Avigliano Umbro, Acquasparta, Montecastelli, San Gemini)

Di seguito, si mostra con maggiore dettaglio dove ricade il tracciato oggetto di studio rispetto alle aree interne della programmazione 2021-2027.



Figura 5.37: Regione Umbria – Le Aree Interne per la programmazione 2021-2027 con focus sul tracciato di progetto (in nero)

Dalla Figura 5.37, si evince come il tracciato di progetto ricadrà (come da programmazione 2021-2027 del PRT) all’interno dell’**area interna Valnerina** comprendendo i comuni di **Vallo di Nera** e di **Cerreto di Spoleto**. Pertanto, nell’area d’intervento non ci saranno aggiornamenti rispetto alla programmazione 2014-2020 del PRT.

5.4 LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI PIANIFICAZIONE

L’obiettivo dell’analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all’interno del presente studio, non soltanto nell’individuazione delle congruenze tra gli obiettivi del progetto e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell’elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra i primi ed il modello di assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione. Il progetto in esame si pone tra i propri obiettivi il miglioramento della mobilità, sia a livello di breve che di lunga percorrenza, oltre che per quanto riguarda il sistema della rete più in generale in termini di redistribuzione del traffico, mentre tra quelli di tipo ambientale vi sono i target di “conservare e promuovere la qualità dell’ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale”, “tutelare il benessere sociale”, “utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo”, “ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo”, e “conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali”.

Secondo la pianificazione di settore trasportistico, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, tra i suoi obiettivi pone anzitutto quello di soddisfare la domanda dal punto di vista infrastrutturale, eliminando i vincoli da congestione e da standard inadeguati, soddisfatto dall’obiettivo di progetto che prevede di realizzare un intervento in grado di contribuire all’equilibrio della rete, migliorando la circolazione in più rami possibili; questo obiettivo risponde anche ad un altro obiettivo di piano, ossia quello di raggiungere un equilibrio territoriale con nuovi interventi che non contribuiscano ad accentuare fenomeni di polarizzazione a scapito dello sviluppo diffuso.

L’Allegato Infrastrutture “Dieci anni per trasformare l’Italia. Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti” al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2023 illustra la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. Relativamente alle

infrastrutture stradali si individuano possibilità di miglioramento in termini di: valorizzazione del patrimonio stradale esistente e completamento dei progetti in corso su itinerari stradali omogenei; potenziamento tecnologico e digitalizzazione (es. smart roads); manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture (es. a rischio sismico); decongestionamento e fluidificazione tratte extraurbane ed autostradali (es. ampliamenti di carreggiata); decongestionamento aree urbane e metropolitane (es. eliminazione colli di bottiglia); adeguamento e omogeneizzazione itinerari stradali a bassa accessibilità autostradale. A tal fine vengono individuati una serie di programmi di intervento riguardanti la conservazione, valorizzazione, adeguamento agli standard funzionali e di sicurezza; il potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road); il ripristino e la messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico; il decongestionamento delle tratte autostradali; il decongestionamento delle aree metropolitane; la resilienza territoriale e il collegamento delle aree interne.

Il **Piano Nazionale della Logistica (2011-2020)** si pone come *obiettivo prioritario* lo sviluppo delle politiche del settore della logistica inteso come sistema portante del Paese, attuandole tramite linee strategiche ed azioni coordinate, e nello specifico anche la formulazione di indirizzi e di proposte in materia di sicurezza della circolazione stradale. In riferimento a tale obiettivo la realizzazione dell’intervento di progetto punta a *migliorare la sicurezza stradale* e in particolare l’adeguamento della S.S. N°685 “Delle Tre Valli Umbre” viene inserito nel programma degli interventi per il ripristino e la messa in sicurezza le infrastrutture a rischio sismico previsto all’interno del Piano Nazionale Complementare per interventi stradali nelle aree dei sismi 2009-2016.

Dal nuovo **Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032**, si evince che il tracciato ricade all’interno dell’area interna “Valnerina”. Per quanto riguarda il tema della mobilità, l’obiettivo del a lungo termine per la suddetta area interessata dall’intervento sarà quello di affrontare la tematica sulla Mobility Management (approccio strategico alla progettazione e fornitura di servizi di trasporto con la finalità di promuovere il trasporto sostenibile e la gestione della domanda dell’auto ai fini del decongestionamento urbano dei veicoli), la strutturazione di un nuovo servizio di trasporto scolastico d’area, la strutturazione di un nuovo servizio di trasporto sociale e infine ausili per la mobilità nei borghi stoici.

Per quanto attiene il **Piano Paesistico Regionale**, l’dea di futuro del paesaggio umbro da assumere come riferimento per indirizzare ed orientare i comportamenti dei diversi soggetti privati e coordinare le strategie delle amministrazioni, viene esplicitato all’interno degli obiettivi programmatici della *Visione guida* della regione Umbria. Il tracciato in esame ricade all’interno di paesaggi comuni (**Aree Boscate T7**) e di paesaggi delle reti (**Grandi reti di naturalità T9**).

Per le aree boscate T7, gli obiettivi del PPR mirano al mantenimento degli habitat forestali ad elevato valore di naturalità e biodiversità e mira a governare i rischi di degrado paesaggistico dovuti alla possibile alterazione dei caratteri identitari dei paesaggi forestali per effetto di impianti arborei a rapido accrescimento. Per le grandi reti di naturalità, le strategie del PPR mirano alla riqualificazione del sistema delle acque umbre, in termini sia di rigenerazione ambientale ed ecologica degli ecosistemi umidi, sia di tutela delle risorse idriche esistenti e di miglioramento della loro qualità. Rispetto al quadro più ampio definito dai grandi sistemi naturalistici rappresentati dalla Rete Ecologica Regionale, dalla Rete Natura 2000 e dalle aree naturali protette, il PPR mira in particolare a favorire la valorizzazione in rete delle emergenze naturali, integrandole con gli obiettivi di qualità dei paesaggi interessati.

5.5 LE COERENZE CON GLI OBIETTIVI DI BASE DELL’OPERA

La finalità del presente paragrafo è quella di *verificare che l’intervento di progetto sia coerente con gli obiettivi di base prefissati, sia tecnici che ambientali, per i quali si rimanda al Cap.3.*

In relazione agli *obiettivi tecnici* si osserva che il progetto in analisi rappresenta l’ultima parte dell’itinerario della SS Salaria che resta da ammodernare nel territorio marchigiano, in quanto essendo rimasto invariato, sin dai tempi dell’antica Roma, presenta un livello di servizio estremamente disagiata oltre che situazioni di pericolosità per utenti e residenti.

Con l’intervento, che si sviluppa interamente nel Comune di Acquasanta Terme, si perseguono i seguenti obiettivi:

- incremento dei livelli di sicurezza per l’utenza;
- miglioramento del livello di servizio;
- riduzione dei tempi di percorrenza;
- decongestionamento dei traffici nei centri abitati.

Le caratteristiche costruttive della attuale sede stradale nel tratto in questione, risalenti al periodo romano, fanno escludere la possibilità di concepire un ammodernamento che utilizzi tratti di strada della attuale sede (adeguamento in sede) e pertanto le soluzioni progettuali proposte sono sviluppate in variante rispetto al tracciato stradale esistente. Il tracciato attuale presenta carenze di tipo tecnico funzionali dovute all’inadeguatezza della larghezza della sede stradale e della geometria dell’attuale tracciato stradale, assai articolata.

Per quanto attiene gli **obiettivi ambientali** si è potuto verificare nei paragrafi precedenti che il progetto stradale determina interferenze con aree di interesse paesaggistico – ambientale, soggette a vincolo ai sensi degli articoli 142 del D. Lgs 42/2004; tali interferenze sono approfondite nelle sezioni dello Studio relative alla costruzione del quadro ambientale di base e alla determinazione dei potenziali effetti. Inoltre, è stata elaborata la Relazione paesaggistica (T00-IA13-AMB-RE01) a cui si rimanda per gli specifici approfondimenti.

Il progetto stradale determina l’incidenza diretta sui SIC IT5210046 “Valnerina” e IT 5210058 “Monti Galloro”. Per tale aspetto è stato predisposto uno specifico Studio di incidenza (VINCA DI II livello) (T00-IA12-AMB-RE01) a cui si rimanda per i dettagli.

Si sottolinea inoltre che il progetto stradale determina l’attraversamento di aree oggetto di vincolo idrogeologico (presenza dell’area esondabile del fiume Nera con elevato rischio di allagamento) per cui andrà chiesto il nulla osta all’Autorità competente.

Al fine di rispondere agli obiettivi ambientali sono stati considerati alcuni obiettivi finalizzati alla tutela dell’ambiente che riguardano:

- la prevenzione dall’interferenza ambientale mediante un’accurata progettazione e gestione dell’opera in progetto al fine di prevenire l’insorgere di possibili interferenze. Tale obiettivo si consegue agendo in maniera preventiva ed attraverso delle misure, gestionali e costruttive, atte a garantire il perseguimento di tale obiettivo;
- la mitigazione dell’interferenza ambientale potenzialmente rilevabile sia durante la fase di costruzione sia durante la fase di esercizio. In presenza di potenziali interferenze ambientali sono state definite, anche a livello gestionale e costruttivo, tutte quelle misure, azioni ed interventi atti ad annullare o ridurre l’interferenza entro livelli accettabili. A tal fine è stato sviluppato uno specifico progetto di inserimento paesaggistico – ambientale. Si sottolinea, inoltre, che il controllo dell’evoluzione del sistema ambientale relativamente e la verifica degli interventi di mitigazione ed

Studio di Impatto Ambientale Parte 1 – L’iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità

inserimento paesaggistico ambientale è stato definito uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale (T00-IA11-AMB-RE01) a cui si rimanda per gli specifici dettagli;

Alla luce di quanto riportato è possibile concludere che l’intervento in oggetto risulta coerente con gli obiettivi di base prefissati.