

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 "Tre Valli Umbre"
Miglioramento funzionale dell'attraversamento della frazione di Serravalle**

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

PROGETTAZIONE: ATI SINTAGMA - ICARIA

IL RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

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

IL PROGETTISTA:

Dott. Ing. Elena Bartolucci
Ordine degli Ingegneri della Prov. di Perugia n° A3217

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. E.Bartolucci
Dott.Ing. L.Spaccini
Dott.Geol. G.Cerquiglini
Dott.Ing. F.Pambianco
Dott.Ing. M.Abram
Dott.Arch. C.Presciutti
Dott. Agr. F.Berti Nulli
Geom. S.Scopetta
Geom. M.Zucconi
Geom. L.Pacioselli
Dott.Ing. E.Santucci
Dott.Arch. S.Bracchini
Dott.Ing. C.Rossi

MANDANTI:

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



**08.AMBIENTE
08.01 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**

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

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	T00-IA01-AMB-RE01-A			
PG378	P 23	CODICE ELAB.	T00IA01AMBRE01	A	-
A	Emissione	Ott-23	S.Bracchini	E.Bartolucci	N.Granieri
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA.....	2
1.1	VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE.....	3
1.2	LA STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	3
2	LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ	4
2.1	OBIETTIVI E CRITICITÀ.....	4
3	LE CONFORMITA' E LE COERENZE	7
3.1	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO VIGENTE	8
3.2	PIANO DI BACINO IDROGRAFICO DEL FIUME TEVERE	9
3.3	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE DELL'UMBRIA (PPR).....	13
3.4	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI PERUGIA (PTCP).....	18
3.5	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI NORCIA (PRGC).....	20
3.5.1	Progetto di viabilità della Variante di Serravalle.....	23
3.5.2	Guida all'inserimento paesaggistico degli interventi.....	24
3.6	PIANO GENERALE DEI TRASPORTI REGIONE UMBRIA	27
3.7	IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE.....	33
3.7.1	Vincoli paesaggistici e Rete Natura 2000	33
3.7.2	Vincolo idrogeologico.....	35
3.8	CONCLUSIONI	38
4	FONTI BIBLIOGRAFICHE E SITOGRAFICHE	41

1 PREMESSA

Il presente Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) riguarda *“il miglioramento funzionale dell'attraversamento della Frazione di Serravalle”* sulla S.S.685 Tre Valli Umbre.

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, e Cascia) dalla viabilità primaria costituita dal tratto della S.S. 685 con origine da Spoleto.

Il tracciato della S.S.685 preso in esame è quello che attraversa l'abitato di Serravalle, all'altezza del quale è presente lo svincolo oggi regolamentato da segnaletica verticale ed orizzontale di *“Stop”* che collega Spoleto-Cascia e Norcia.

L'obiettivo comune alle tre alternative consiste nella velocizzazione del tratto in esame con la realizzazione di un by-pass al paese di Serravalle utilizzando una sezione stradale 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:

- la presenza di un ponte di epoca medioevale di scavalco del fiume Sordo in direzione Cascia le cui dimensioni non consentono il transito contemporaneo di due bus o mezzi articolati allo stato attuale ha comportato la necessità di regolamentare lo svincolo ponendo due segnali di stop sulla direttrice principale S.S. 685;
- in ingresso all'abitato di Serravalle (direzione Norcia) ai bordi della strada sono presenti due edifici che posti a distanza estremamente ravvicinata limitano la visuale dei veicoli in transito sull'attuale SS685.

1.1 VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Il presente *Studio di Impatto Ambientale* ha la finalità di analizzare e determinare gli effetti prevedibili che gli interventi previsti possono generare sull'ambiente e sulla salute pubblica, le misure necessarie a ridurre o compensare tali effetti e a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale interessato dalle opere in progetto. Lo studio contiene tutte le informazioni necessarie al rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni in materia ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006, Art.20-21-22 e smi. Le opere previste dal progetto di "*Miglioramento funzionale dell'attraversamento della frazione di Serravalle*", si configurano come interventi relativi alla realizzazione di una strada extra-urbana di categoria C1.

1.2 LA STRUTTURA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Muovendo dalla premessa procedurale esposta al paragrafo precedente, e in considerazione dei contenuti necessari sviluppati, l'architettura dello studio è strutturata secondo una suddivisione articolata in sei parti.

Ogni parte da riscontro alle indicazioni richieste dalla norma attuale:

- PARTE 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità;
- PARTE 2: Lo scenario di base;
- PARTE 3: L'analisi delle alternative e la soluzione scelta;
- PARTE 4: Gli impatti della cantierizzazione;
- PARTE 5: Gli impatti delle opere e dell'esercizio;
- PARTE 6: Sintesi non tecnica.

In relazione alla struttura sopra definita il presente documento è riferito alla **Parte 1** relativa **agli obiettivi, alle coerenze e alle conformità** dell'intervento in esame.

2 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

2.1 OBIETTIVI E CRITICITÀ

I temi importanti che hanno condizionato le scelte progettuali sono per lo più di due ordini:

- **criticità legate alla geometria e alla conformazione dello spazio esistente**
 - gli spazi costretti a disposizione per la realizzazione del by-pass di svincolo a Serravalle, in quanto il tracciato si inserisce nell'ambito di una strada di fondovalle;
- **criticità legate al mantenimento della naturalità dell'ambiente interessato dagli interventi**
 - la confluenza reciproca di due corsi d'acqua;
 - la natura del paesaggio preesistente con un livello di naturalizzazione estremamente elevato e viceversa un basso tasso di urbanizzazione dello stesso.

Quadro di criticità iniziale

Il tracciato attuale presenta diverse criticità la più importante delle quali il ponte di epoca medioevale che scavalcando il fiume Sordo consente l'accesso al paese di Cascia, tale ponte presenta una larghezza talmente esigua che non consente la presenza contemporanea sullo stesso di due autobus che lo percorrono in direzione opposta contemporaneamente. Dal momento che Cascia è un punto d'interesse sacro molto importante la percorrenza di autobus turistici sulla strada in oggetto è molto frequente, motivo per cui per risolvere tale criticità il gestore ha deciso di installare due segnali di stop sulla direttrice principale Spoleto -Norcia (n.2 - n.3 in figura) privilegiando i mezzi che provengono da Cascia. Questa organizzazione del traffico, chiaramente nei weekend dove il flusso turistico in Valnerina è elevato crea lunghe code e rallentamenti, favorisce il verificarsi di incidenti dal momento che il segnale di stop insiste sulla direttrice principale e non sulla secondaria.

Altra criticità locale è rappresentata dalla presenza di una strettoia lato Spoleto Ampiezza (circa 6.5m in curva) generata dalla vicinanza del muro di contenimento in sinistra ai piedi del paese e un edificio residenziale in destra.



A valle dell'analisi delle criticità presenti si riscontra in particolare la necessità di riconfigurare l'intersezione di riconnessione con la S.S. 320, che presenta un incrocio a 90° con ingresso sul ponte storico medioevale che allo stato attuale, a causa delle geometrie presenti, ha reso necessario un accorgimento straordinario per requisiti di sicurezza, ovvero l'inserimento di uno stop lungo il percorso principale della Strada Statale 685.

Tale accorgimento emergenziale ha causato nel tempo un aumento dell'incidentalità (con incidenti anche significativi come l'intromissione di un veicolo nell'edificio prospiciente il ponte).

Detto ponte è caratterizzato da una sezione ristretta che consente il transito in sicurezza di un solo veicolo per senso di marcia. Esso rappresenta un elemento importante di criticità anche dal punto di vista idraulico in quanto l'altezza libera tra l'intradosso del ponte e il pelo libero dell'acqua è inferiore a quella prevista dalle norme tecniche NTC 2018, in particolare nel modello bidimensionale con previsione tempo di ritorno 200 anni addirittura il fiume Sordo, sormonta il ponte allagando la sede stradale.

Qualora si verificasse l'evento di piena statisticamente determinato dal modello di calcolo, questo comporterebbe la chiusura del ponte e quindi del collegamento con la direzione Cascia.

Questa opera, per la sua valenza storica testimoniale, risulta vincolata per struttura e materiali e risulta possibile adeguarla alla normativa vigente, presentando allo stato attuale alcune non conformità di funzionalità e di rispetto del franco libero, richiesto dalla disciplina idraulica.

L'elevata complessità di conciliazione tra i diversi aspetti tecnici e ambientali ha portato alla maturazione di precise scelte progettuali accomunate dal perseguimento degli stessi obiettivi di progetto:

1. Tutelare il patrimonio paesaggistico-culturale locale

Il tracciato scelto conserva e tutela il patrimonio culturale circostante minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici e architettonici vincolati e di interesse presenti nell'intorno considerato.

2. Tutelare il benessere sociale

Obiettivo è la salvaguardia della salute dell'uomo e qualità della vita, attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli agenti inquinanti (sia atmosferici che acustici) generati dal traffico stradale. Nella soluzione proposta, il traffico locale si allontana dal nucleo storico favorendo anche il miglioramento dell'attraversamento della frazione di Serravalle.

3. Migliorare la sicurezza

La realizzazione dei viadotti: il primo scavalca il fiume Corno, può essere realizzato con impalcato a struttura mista acciaio-calcestruzzo; il secondo - scavalca nuovamente il Corno - e il terzo - scavalca il Sordo - necessitano di un impalcato a via inferiore per minimizzare la quota della rotatoria sul piano campagna. L'uso dell'impalcato a via inferiore consente di tenere la livelletta più bassa sempre comunque rispettando i franchi idraulici previsti dalle NTC. La necessità di realizzare un tracciato in sicurezza idraulica con opere di attraversamento quanto più snelle possibili, consente anche di non generare opere visivamente impattanti.

4. Migliorare la protezione del territorio da rischi idrogeologici

Per garantire un completo rispetto delle norme ai fini idraulici la scelta progettuale è quella di non avere mai spalle e pile all'interno dell'alveo.

3 LE CONFORMITÀ E LE COERENZE

Il presente capitolo riporta l'analisi condotta sulle conformità e le coerenze intercorrenti tra il progetto proposto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti.

Il sistema di pianificazione di riferimento viene riassunto di seguito secondo un'articolazione suddivisibile nelle seguenti categorie:

- pianificazione generale;
- pianificazione di settore.

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 di settore è costituita da tutti quei piani aventi tematiche specifiche di settore appunto. In questa sede, per la natura e le caratteristiche dell'oggetto dello studio si è fatto riferimento al settore trasporti.

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.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO VIGENTE

Nel presente capitolo, si riporta il complesso dei piani e dei programmi di riferimento per le opere in esame.

PIANIFICAZIONE GENERALE		
AMBITO	STRUMENTO	ESTREMI
Interregionale	Piano di bacino idrografico del fiume Tevere - PAI	Deliberazione del Consiglio Regionale n.80 del 28 settembre 1999 (Regione Umbria)
Regionale	Piano Paesaggistico Regionale dell'Umbria - PPR	Preadottato con DGR n. 43/2012 successivamente integrata con D.G.R. 540/2012
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Perugia - PTCP	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
Comunale	Piano Urbanistico Generale del Comune di Norcia - PUG	Approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 1 del 01.03.2021

PIANIFICAZIONE DI SETTORE		
AMBITO	STRUMENTO	ESTREMI
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti 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

3.2 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.



Figura 1 Distretto idrografico dell'Appennino Centrale

L'intera superficie del distretto è così suddivisa:

Regione	Superficie compresa nel distretto (km ²)	% 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 (km ²)	% di territorio ricoperta nel distretto

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:

- 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 *T00-SG01-AMB-CT04 Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI)*.

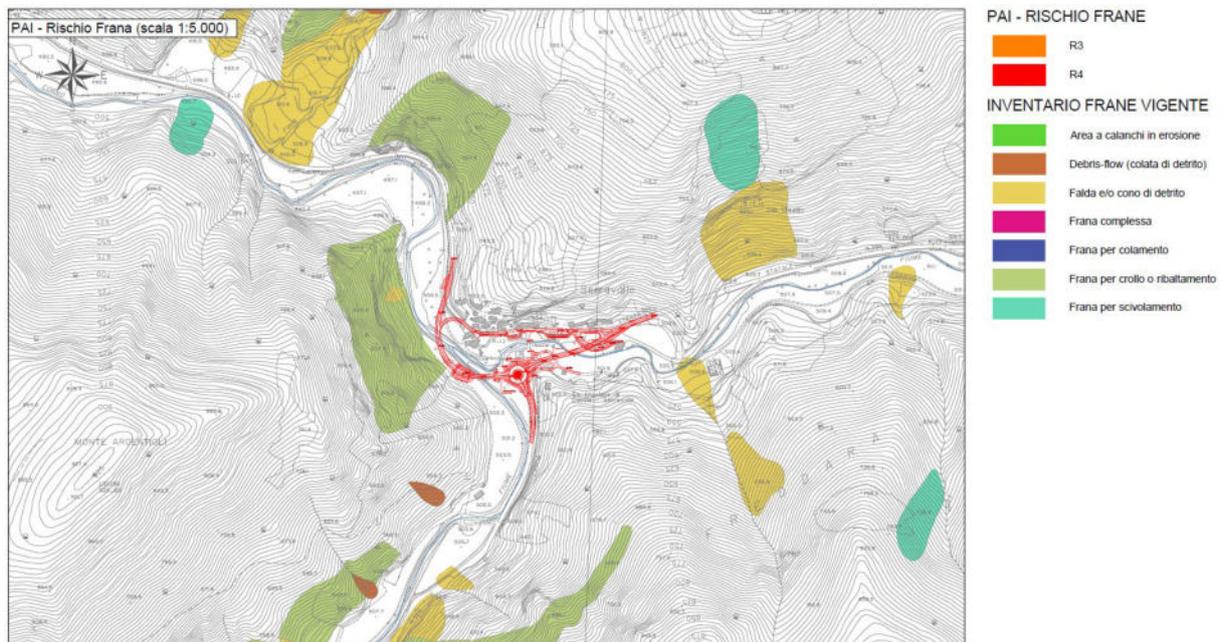


Figura 2 Stralcio del piano di bacino del fiume Tevere - rischio frane (fonte: Autorità di bacino del fiume Tevere)

Il tracciato di progetto non interferisce direttamente con **aree a rischio frane**.

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

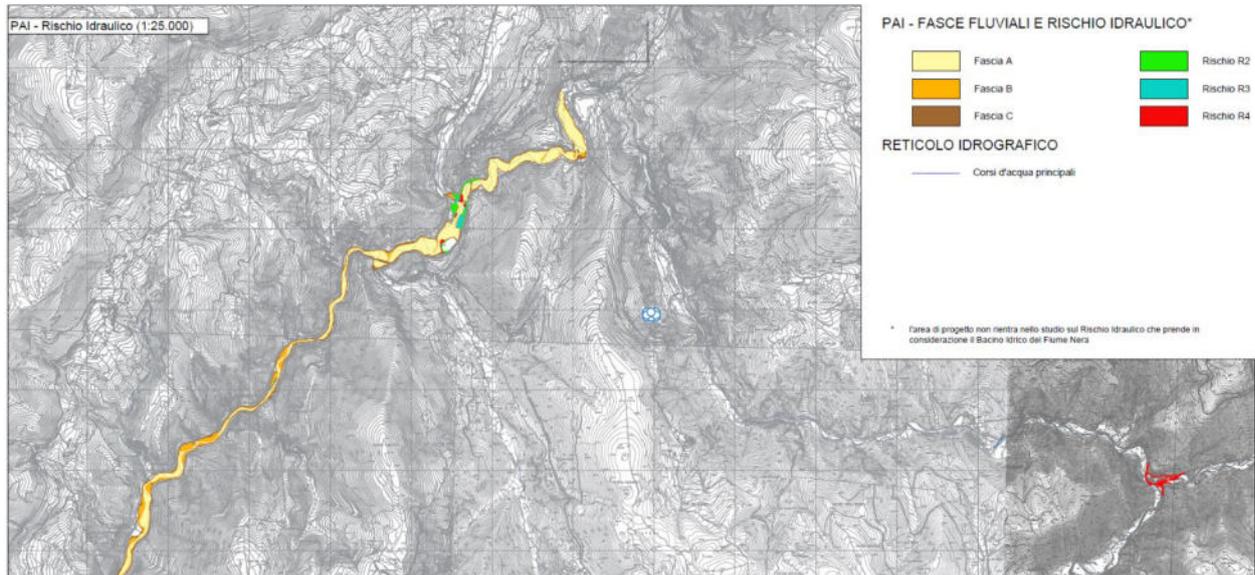


Figura 3 Stralcio del piano di bacino del fiume Tevere - rischio idraulico (fonte: Autorità di bacino del fiume Tevere)

L'area di progetto non rientra nello studio sul rischio idraulico che prende in considerazione il Bacino idrico del Fiume Nera.

3.3 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE DELL'UMBRIA (PPR)

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) è lo strumento unico di pianificazione paesaggistica del territorio regionale che, nel rispetto della Convenzione Europea Del Paesaggio e del Codice per i Beni culturali e il Paesaggio di cui al D.Lgs. 42/2004, mira a governare le trasformazioni del territorio al fine di mantenere i caratteri identitari peculiari del paesaggio umbro perseguendo obiettivi di qualità paesaggistica.

Stato di attuazione del Piano

In data 07/12/2010 è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa tra Regione Umbria, Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare per l'elaborazione e la definizione congiunta del Piano ai sensi e agli effetti dell'Art. 143, comma 2, del D.Lgs. 42/2004. In pari data è stato sottoscritto il Disciplinare di Attuazione del Protocollo.

Con D.G.R. n. 55 del 24.01.2011 è stato costituito il Comitato Tecnico Paritetico al quale affidare la definizione dei contenuti del Piano e il coordinamento delle azioni necessarie alla sua redazione. Nel corso dei lavori il Comitato Tecnico Paritetico ha stabilito che il Piano fosse articolato in 2 distinti Volumi:

- Volume 1 "*Per una maggiore consapevolezza del valore del paesaggio. Conoscenze e convergenze cognitive*" ricomprensente il Quadro Conoscitivo e il Quadro Strategico del Paesaggio regionale;

- Volume 2 "*Per un miglior governo del paesaggio: tutele, prescrizioni e regole*" ricomprensente il Quadro di Assetto del Paesaggio regionale con il Quadro delle Tutele e le Disposizioni di Attuazione.

La Giunta Regionale con D.G.R. n. 43/2012, successivamente integrata con D.G.R. 540/2012 ha preadottato, ai sensi dell'Art. 18 della L.R. 13/2009, la Relazione Illustrativa del Piano Paesaggistico Regionale con il relativo Volume 1. I lavori del Comitato proseguono per l'elaborazione dei contenuti del Volume 2.

Gli obiettivi

Il PPR persegue i seguenti obiettivi:

- identifica il paesaggio a valenza regionale, attribuendo gli specifici valori di insieme in relazione alla tipologia e rilevanza delle qualità identitarie riconosciute, nonché le aree tutelate per legge e quelle individuate con i procedimenti previsti dal D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche, alle quali assicurare un'efficace azione di tutela;
- prevede i rischi associati agli scenari di mutamento del territorio;
- definisce le specifiche strategie, prescrizioni e previsioni ordinate alla tutela dei valori riconosciuti e alla riqualificazione dei paesaggi deteriorati.

Gli ambiti di intervento

Il PPR interviene a garanzia:

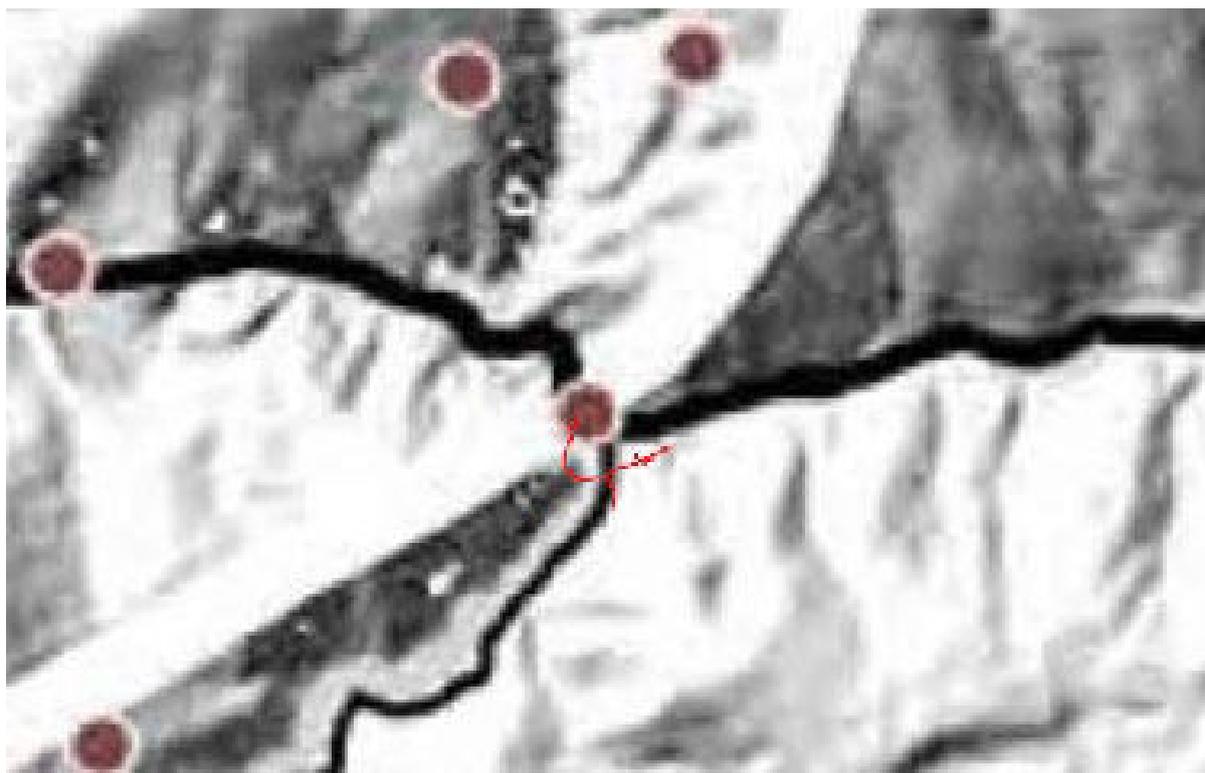
- della tutela dei beni paesaggistici di cui agli artt. 134 e 142 del D.Lgs. n. 42/2004;
- della qualificazione paesaggistica delle trasformazioni dei diversi contesti in cui si articola l'intero territorio regionale;
- delle indicazioni e dei contenuti dei progetti per il paesaggio;
- degli indirizzi di riferimento per le pianificazioni degli enti locali e di settore, anche ai fini del perseguimento degli obiettivi di qualità.

I contenuti

I contenuti del PPR comprendono:

- la rappresentazione del paesaggio alla scala regionale e la sua caratterizzazione rispetto alle articolazioni più significative;
- la perimetrazione dei paesaggi d'area vasta e 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 reti ambientali e infrastrutturali principali, con la definizione degli indirizzi e discipline per la loro tutela, valorizzazione e gestione sotto il profilo paesaggistico;
- la individuazione dei beni paesaggistici, con la definizione delle loro discipline di tutela e valorizzazione;
- la individuazione degli intorni dei beni paesaggistici, da sottoporre a specifiche misure di salvaguardia e utilizzazione;
- 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.

Di seguito si riporta l'estratto del Quadro Conoscitivo estratto dalla cartografia del PPR con sovrapposto il tracciato in progetto.



— Intervento in progetto

QC 5.1 Carta delle aree di notevole interesse pubblico

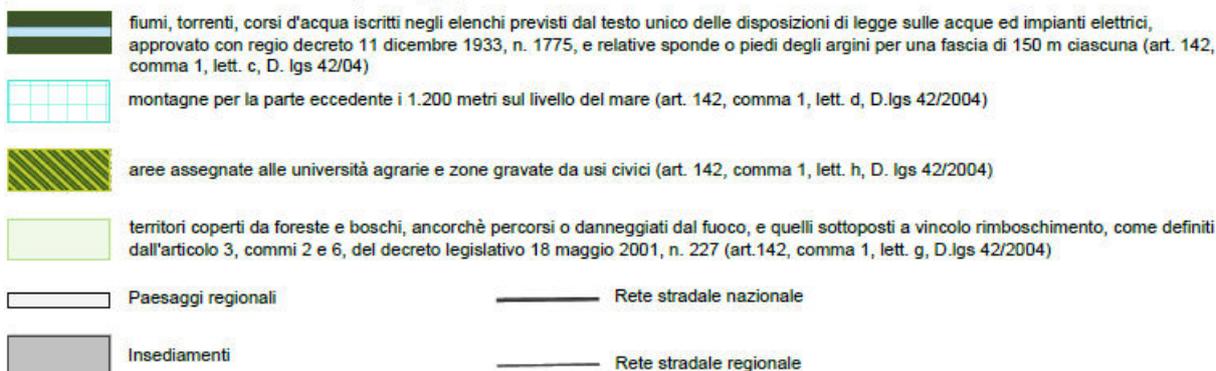
 Paesaggi regionali	 Rete stradale nazionale
 Centri e nuclei storici	 Rete stradale regionale

Figura 4 Estratto QC5.1 – Carta delle aree di notevole interesse pubblico, tavola T00-SG01-AMB-CT01



Intervento in progetto

QC 5.2 Carta delle aree tutelate per legge



QC 2.3 Beni paesaggistici

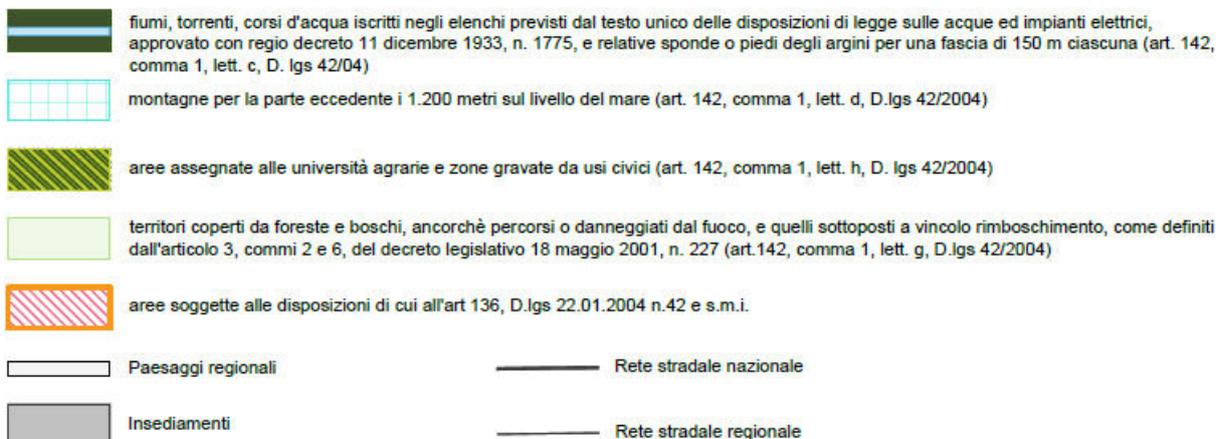


Figura 5 Estratto QC5.2 – Carta delle aree tutelate per legge, e QC2.3 Beni Paesaggistici, tavola T00-SG01-AMB-CT01

Per l'area in esame il PPR dell'Umbria individua i seguenti vincoli paesaggistici:

- **"Immobili ed aree di notevole interesse pubblico"** ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004:

comma 1

- **Let.t.a)** *le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;*
- **Let.t.b)** *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;*
- **Let.t.c)** *i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;*
- **Let.t.d)** *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.*
 - **Castello di Onde (Ruderi)**
 - **Eremo di San Claudio**
 - **Chiesa di San Pietro**

- **"Aree tutelate per legge"** ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004:

- **Let.t.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;*
 - **Fiume Corno**
 - **Fiume Sordo**
- **Let.t.g)** *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);*
- **Let.t.h)** *le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici*

3.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DI PERUGIA (PTCP)

Il PTCP della Provincia di Perugia è strumento di pianificazione territoriale ed urbanistica tra più comuni e di area vasta, di dimensione strategica, programmatica e regolativa ed è definito dall'Art.4 della L.R 1/2015 e successive modificazioni ed integrazioni. Quale strumento di pianificazione assicura la cooperazione tra gli altri soggetti istituzionali mediante il bilanciamento degli obiettivi pubblici con le istanze e gli interessi dei privati.

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.

Per l'area in esame il PTCP di Perugia conferma quanto già indicato dal PPR.



Stralci dei piani territoriali e di settore - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

LEGENDA

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Emergenze storico architettoniche ■ NUCLEI STORICI ▲ CHIESE ■ INFRASTRUTTURE STORICHE ▭ Limiti Provinciali ▭ Limiti Comunali — Strade statali scala 25.000 — Strade regionali scala 25.000 ⋯ Ferrovie di interesse turistico ambientale da riattivare | <ul style="list-style-type: none"> ▨ Aree ad elevata diversità floristico-vegetazionale e di elevato interesse naturalistico "Classe 4A" (PTCP Art.36) (elaborato A.2.1.2) ▨ Geotipi estesi e di elevato interesse naturalistico "Classe 4A" (PTCP Art.36) (elaborato A.2.1.2) ▭ Zone interessate da usi civici (D.Lgs 42/04, Art. 142, comma 1, lett.h. PTCP Art.39) ▭ Fasce di rispetto dei corsi d'acqua ufficiali PTCP ▭ Fasce di rispetto dei corsi d'acqua e dei bacini lacustri (D.Lgs 42/04, Art.142, comma 1, lett.c. b. PTCP Art.39) ▭ Ambiti di salvaguardia paesaggistica delle aree boscate (D.Lgs 42/04, Art.142, comma 1, lett.g. PTCP Art.39) ▭ Zone di salvaguardia paesaggistica corsi d'acqua principali di rilevanza territoriale (PTCP art.39, comma 4, rif 7.b) — Corsi d'acqua sottoposti a tutela (D Lgs 42/04) |
|---|---|

Figura 6 Estratto PTCP, T00-SG01-AMB-CT02

Il piano individua per l'area in esame lo stesso sistema vincolistico indicato dal PPR:

- "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004;
- "Aree tutelate per legge" ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004.

Dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PTCP, si riportano gli articoli di riferimento per gli interventi in progetto:

- **Art.35 - Tutela degli elementi di interesse visivo e percettivo:**
 - Coni visuali indagati
 - Grado di permanenza dei caratteri paesaggistici originari
 - Visuali ad ampio spettro
 - Aree ad alta esposizione panoramica
 - Crinali
- **Art.36 - Aree di elevato ed elevatissimo interesse naturalistico ambientale (classe 4, sottoclasse 4a, comma 1, lett.d):**
 - Zone ad elevata diversità floristico-vegetazionale
 - Geotopi estesi
- **Art.37-39 – Infrastrutture di interesse paesaggistico:**
 - Viabilità storica minore
 - Viabilità panoramica principale
 - Viabilità storica confermata dalla rete attuale
 - Ambiti della centuriazione romana
 - Aree di salvaguardia paesaggistica dei corsi d'acqua principali di rilevanza territoriale
 - Aree archeologiche definite

Le opere in progetto interferiscono parzialmente con i beni di cui agli Artt.35-39; mentre **non interessano** ambiti ricadenti nella Rete Natura 2000.

3.5 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI NORCIA (PRGC)

Il Comune di Norcia ha adottato il suo Nuovo Piano Regolatore Generale a seguito degli eventi sismici del 2016. Il nuovo piano, che accompagnerà anche la ricostruzione post sisma, è stato approvato nella seduta del C.C. n. 1 del 01.03.2021.

Di seguito si riporta l'estratto della tavola di piano relativa allo Stralcio dell'insediamento di Serravalle con sovrapposte le opere in progetto.

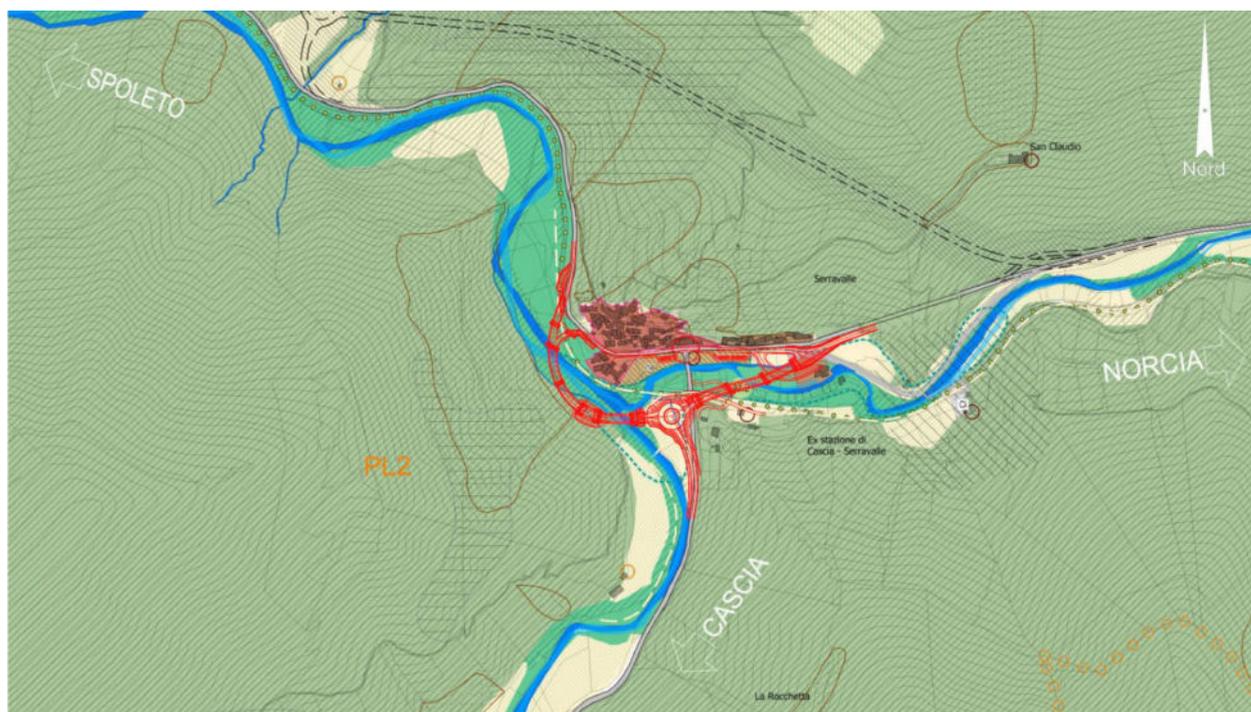


Figura 7 Estratto PRG, tavola T00-SG01-AMB-CT03

Il piano individua i seguenti ambiti di tutela, criticità e potenzialità per l'area in esame:

Spazio Naturalistico	Spazio Rurale	Sistema della Mobilità
<ul style="list-style-type: none">  Reticolo idrografico  Zone boscate  Praterie e pascoli  Marcite 	<ul style="list-style-type: none">  Aree di particolare interesse agricolo  Aree di particolare interesse agricolo di compensazione  Aree agricole 	<p>Viabilità carrabile</p> <p><i>Strade extraurbane esistenti</i></p> <ul style="list-style-type: none">  secondarie  tratti in galleria <p><i>Strade urbane</i></p> <ul style="list-style-type: none">  esistenti <p>Interventi per la riduzione delle criticità SUM-ODR</p> <ul style="list-style-type: none">  nodo da adeguare per la rimozione di criticità puntuali <p>Viabilità ciclopedonale</p> <p><i>Percorsi ciclopedonali</i></p> <ul style="list-style-type: none">  esistenti  di progetto

Sistema Paesaggistico – Ambientale	Spazio Urbano	Sistema delle dotazioni
<p>Emergenze e reti del paesaggio Centri e borghi caratteristici (LR8/2018, art.12)</p> <p>Centri e borghi caratteristici</p> <p>Beni culturali sparsi ed edilizia rurale tipica censiti ai sensi della LR 1/2015, art. 89, c.4</p> <p>edifici di valore tipologico</p> <p>beni culturali sparsi</p> <p>Percorso ciclopedonale sul tracciato storico della ex ferrovia Spoleto-Norcia</p> <p>Siti e aree da valorizzare Aree attrezzate o da attrezzare per la fruizione ludico-turistico-sportiva all'aria aperta: Af 2 - Serravalle</p> <p>Aree instabili</p> <p>Frane PAI e IFFI</p> <p>Frane presunte e inattive PAI e IFF</p> <p>Frane nuovo impianto</p> <p>Frane attive Atlante dei Siti di Attenzione per il Rischio Idrogeologico</p> <p>Zone di attenzione per instabilità di versante (MS3)</p> <p>Aree vulnerabili</p> <p>Aree con alta e media propensione al dissesto</p> <p>Aree esposte a rischio idraulico R4 PAI</p> <p>Aree esposte alla vulnerabilità degli acquiferi</p> <p>Zone di attenzione idraulica</p> <p>Componenti della RERU alla scala comunale</p> <p>Unità regionali di connessione ecologica - habitat</p> <p>Unità regionali di connessione ecologica - connettività</p> <p>Corridoi e pietre di guado - habitat</p>	<p>Insedimento di valore storico-culturale</p> <p>Centro storico</p> <p>Insedimento consolidato e da consolidare</p> <p>prevalentemente residenziale</p> <p>prevalentemente per attività</p> <p>Aree a disciplina pregressa</p> <p>Aree a disciplina pregressa non attuata - na</p>	<p>Cimiteri - Ci</p>

Figura 8 Estratto PRG, legenda tavola T00-SG01-AMB-CT03

Per tali ambiti, in considerazione delle opere da realizzare, si riportano di seguito le Norme Tecniche di Attuazione previste da PRG:

➤ **Capo VIII - Promozione della qualità del paesaggio**

- **Art.31 Finalità e campo di applicazione della disciplina paesaggistica del PRG, comma 2:**

- **lett.a)** tutti gli interventi di cui alle successive lettere b), c), d), sono condizionati al perseguimento degli *Obiettivi di Qualità Paesaggistica* stabiliti per ciascuno dei Paesaggi Locali e delle relative articolazioni contenuti nell'elaborato "PS.G7 Guida all'inserimento paesaggistico degli interventi", di cui all'Art.10 (*Elaborati gestionali*);
- **lett.b)** le trasformazioni derivanti da interventi ammessi nei diversi *Spazi e Sistemi*, classificati come ordinari all'Art.33, sono esclusivamente condizionate alle prescrizioni di cui alla precedente lettera a);
- **lett.c)** le trasformazioni derivanti da previsioni urbanistiche e/o da interventi urbanistico-edilizi ammessi prevalentemente nello *Spazio Rurale* e nel *Sistema Paesaggistico-Ambientale*, classificati rispettivamente come rilevanti o significativi al successivo Art.33, devono osservare le norme di cui all'Art.32 della L.R. 8/2018 (*Norme per la ricostruzione delle aree colpite dagli eventi sismici del 24 agosto 2016, 26 e 30 ottobre 2016 e successivi. Modificazioni ed integrazioni a leggi regionali*) e la conseguente disciplina paesaggistica di PRG, espressa in particolare al presente Capo

Studio di Impatto Ambientale – Parte 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenza e conformità

VIII e mediante i criteri, gli indirizzi e le procedure per l'inserimento paesaggistico di cui all'elaborato "PS.G7.2-Repertorio dei criteri e degli indirizzi per la qualificazione paesaggistica degli interventi";

- **lett.d)** le trasformazioni ricadenti all'interno dei suoli ricadenti nei Beni Paesaggistici, comprensivi di *Aree di Notevole Interesse Pubblico* (Art.136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e di *Aree Tutelate per Legge* (Art.142 D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), la cui ammissibilità è definita dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR) quando vigente, devono applicare le indicazioni dell'Allegato 1 al Parere Motivato DD n.8212/2020 in appendice alle Norme nonché le Norme Paesaggistiche del PTPC Provincia di Perugia, seguendo gli indirizzi e i criteri dell'elaborato "PS.G7.2 Repertorio dei criteri e degli indirizzi per la qualificazione paesaggistica degli interventi".

- **Art.33 Classificazione paesaggistica degli interventi di PRG-PS e di PRG-PO,**

comma 3:

Ai fini della disciplina paesaggistica sono *Interventi Ordinari*, in quanto non significativi sotto il profilo paesaggistico, gli interventi previsti e ammessi dal PRG-PS nelle componenti di tutti gli *Spazi e Sistemi*, non ricompresi fra quelli definiti ai successivi commi 4 e 5. Gli interventi di MO, di MS e di RRC sono in ogni caso esclusi dalla applicazione della disciplina paesaggistica, tranne nei seguenti casi: MS relativa a opere esterne (costituente intervento ordinario); RRC relativo ai beni censiti di cui all'art.89, c.4 della L.R. 1/2015 (costituente intervento significativo).

comma 4:

Sono *Interventi Significativi* sotto il profilo paesaggistico, i seguenti interventi riportati nella Tabella 1 in calce al presente comma, previsti e ammessi dal PRG-PS in tutte le componenti dello *Spazio Rurale*, nelle componenti del *Sistema Paesaggistico-Ambientale e/o del Sistema della Mobilità* ricomprese nello *Spazio Rurale*, in specifiche componenti dello *Spazio Naturalistico*, nonché nelle componenti dello *Spazio Urbano* in continuità con lo *Spazio Rurale*.

Art. 33 -Tabella 1 – INTERVENTI PAESAGGISTICAMENTE SIGNIFICATIVI	
Interventi	
d. Nuove infrastrutture per la mobilità e relative fasce di mitigazione ricadenti nello Spazio rurale o naturalistico	
d1	Nuove infrastrutture per la mobilità: nuove strade, opere di ammodernamento e potenziamento della rete stradale; manufatti per l'attraversamento, opere di attraversamento del corridoio ecologico; svincoli e rotonde; impianti meccanizzati per la mobilità alternativa; aree di servizio e distributori carburante

Figura 9 Estratto Tabella 1, NTA PRG di Norcia

- **Art.34 Modalità e procedura di definizione progettuale dell'inserimento paesaggistico degli interventi,**

comma 3:

Nel caso degli interventi classificati come *Interventi Significativi*, di cui al precedente Art.33 comma 4, Tabella 1, il progetto di intervento deve essere definito anche in riferimento alla contestualizzazione motivata nel *Paesaggio Locale* in cui ricadono. Detto riferimento va esplicitato mediante specifica *Relazione di contestualizzazione motivata* ai contenuti degli elaborati e documenti progettuali previsti, per il rilascio del relativo titolo abilitativo o in

sede di comunicazione inizio attività, attraverso la puntuale rispondenza e applicazione dei criteri e delle attenzioni contenuti nella Parte II dell'elaborato PS.G7.2. Detta Integrazione riguarda:

- la individuazione del Paesaggio Locale di appartenenza;
- la individuazione dei "segni" del paesaggio con i quali i segni delle trasformazioni entrano in relazione;
- la motivazione delle scelte progettuali finalizzate al perseguimento di uno o più obiettivi di Paesaggio e la esplicitazione delle relazioni percettive ed ambientali delle trasformazioni con il contesto.

comma 6:

Qualora gli interventi richiedano, sulla base di disposizioni legislative nazionali o regionali e di norme locali, l'attivazione di strumenti preventivi di valutazione e compatibilità ambientale (Valutazione di incidenza ambientale di cui al DPR 357/97 e s.m.i., Valutazione di Impatto Ambientale di cui al D.Lgs. 152/2006, ecc.), e/o paesaggistica (Relazione paesaggistica di cui al DPCM 12/2005), i contenuti relativi alla *Contestualizzazione*, alla *Contestualizzazione motivata* o alla *Scheda di inserimento paesaggistico*, saranno esplicitamente inseriti e integrati all'interno della documentazione prevista per la predisposizione dei citati strumenti preventivi.

3.5.1 Progetto di viabilità della Variante di Serravalle

Il PRG-PS ha definito un quadro generale della organizzazione della mobilità e dell'accessibilità, distinguendo le previsioni di completamento, adeguamento e nuova formazione della rete stradale, e ha approfondito i temi emersi come i più rilevanti del progetto della viabilità del territorio nursino: la riorganizzazione dell'assetto viario di Norcia e la **Variante di Serravalle**.

Da diversi anni le Comunità locali e Anas pongono attenzione ad una possibile variante dell'abitato urbano di Serravalle da integrare con la risoluzione dell'incrocio che smista le direttrici di traffico per Cascia, da quelle per Norcia. Il nodo di Serravalle ha attualmente una "curiosa" organizzazione con precedenza dei flussi da e per Cascia e con arresto dei veicoli che procedono nella direzione prevalente e longitudinale di Norcia.

L'intervento studiato ed approfondito all'interno del PRG-PS, prevede un tracciato in galleria a monte dell'abitato di Serravalle.

Di seguito l'estratto di previsione del by-pass del PRG.

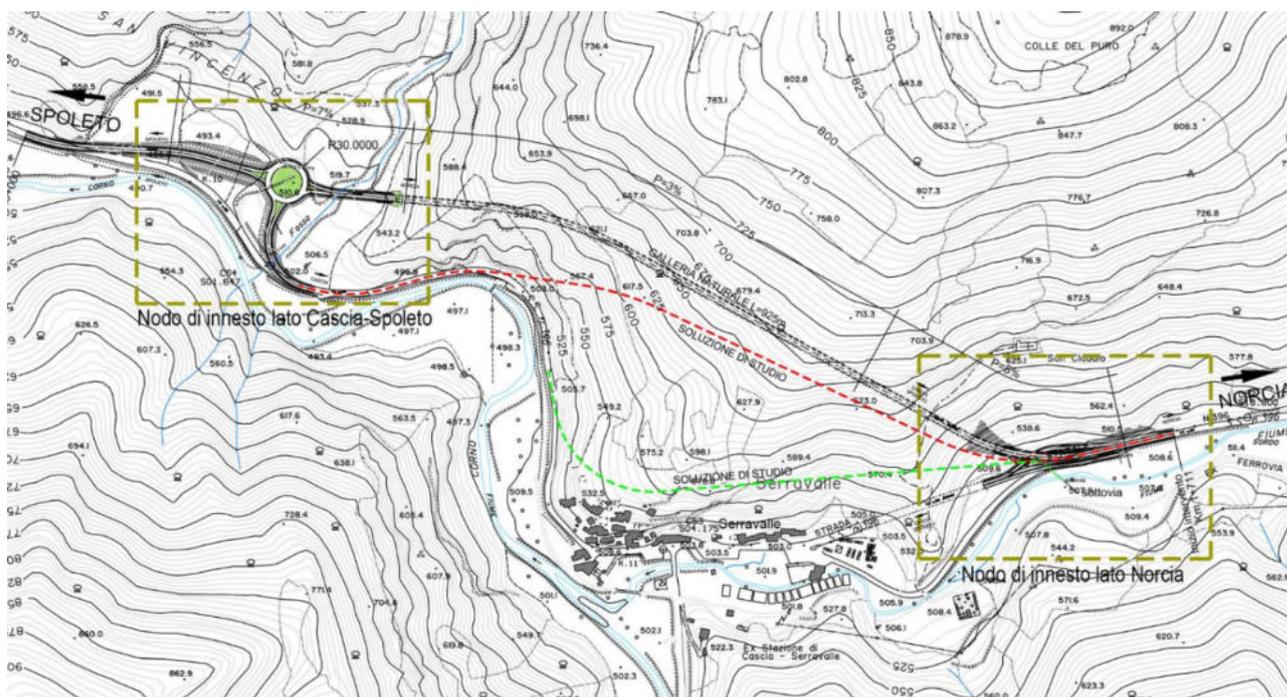


Figura 10 Estratto PRG, Parte Strutturale – Progetto viabilità variante di Serravalle

3.5.2 _ Guida all'inserimento paesaggistico degli interventi

Il progetto di che trattasi rientra nella fattispecie di *Intervento Significativo* il quale (ai sensi del Capo VIII, Art.31, c.2, Art.33, c.4, Art.34, c.6 delle NTA del PRG) è condizionato al perseguimento degli *Obiettivi di Qualità Paesaggistica* stabiliti dal Paesaggio Locale di riferimento (*PL2 – Valle del Fiume Sordo, Valle del Fiume Corno*) e dai contenuti dell'elaborato "*PS.G7 Guida all'inserimento paesaggistico degli interventi*" (Art.10 delle NTA del PRG).

In tale "*Guida*" vengono rappresentati e approfonditi, in accordo con i contenuti del Piano Paesaggistico, gli interventi consentiti per l'area in esame.

Di seguito si riporta l'estratto della tavola PS.G7 – Carta dei caratteri del paesaggio.

Studio di Impatto Ambientale – Parte 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenza e conformità

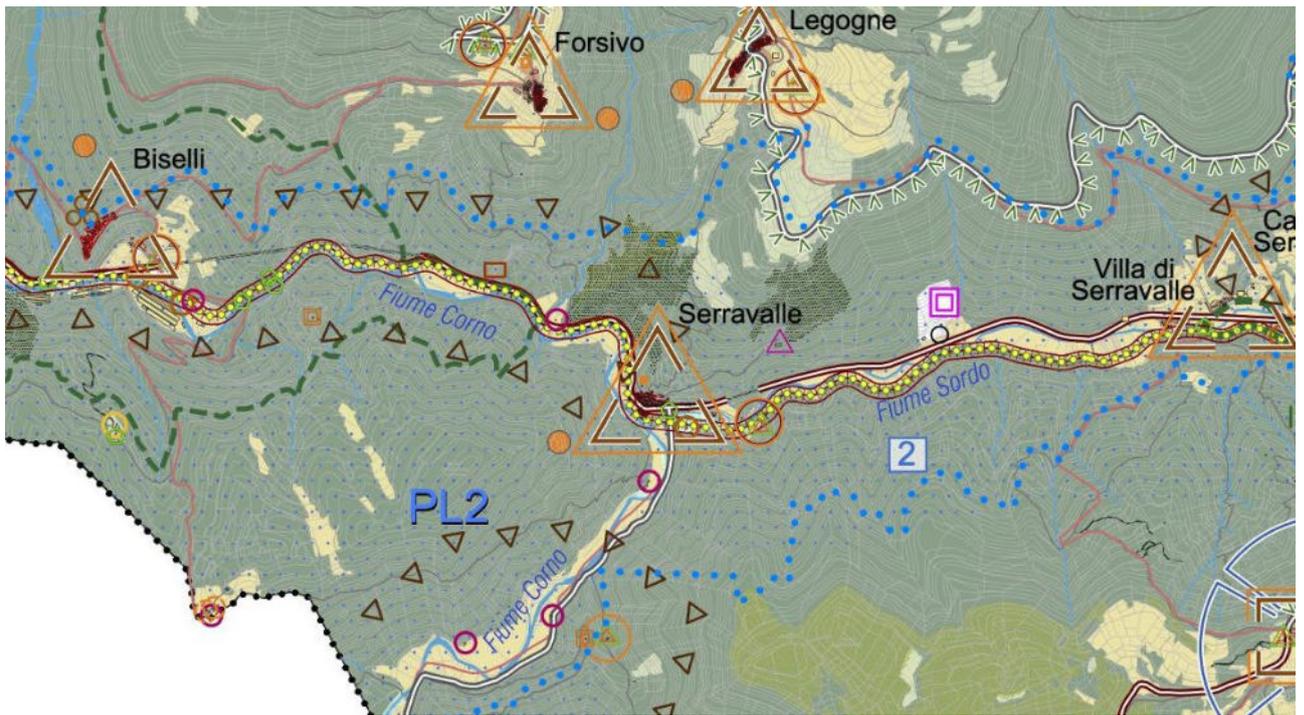


Figura 11 Estratto PRG, PS.G7 – Carta dei caratteri del paesaggio

Dall'elaborato "PS.G7.2-Repertorio dei criteri e degli indirizzi per la qualificazione paesaggistica degli interventi", per l'area in esame e con riferimento alle opere in progetto, sono stati estrapolati gli **Obiettivi di Qualità Paesaggistica** da perseguire.

Tali obiettivi sono riportati nella tabella seguente:

Studio di Impatto Ambientale – Parte 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenza e conformità

Conservazione attiva	Trasformazione sostenibile	Riqualificazione
<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzare i caratteri di naturalità presenti costituiti dai corsi d'acqua e dalla relativa vegetazione ripariale e dai boschi. - Valorizzare il patrimonio edilizio esistente di interesse storico-testimoniale. - Garantire negli interventi edilizi ammessi nello Spazio rurale il livello minimo dell'effetto di frammentazione della trama agricola. 	<ul style="list-style-type: none"> - Incentivare il mantenimento delle pratiche agricole che presentano aspetti significativi di qualità paesaggistica in quanto fattori di equilibrio del rapporto fra assetto insediativo e colture dei suoli e fondamentale elemento di stabilità idrogeologica dei versanti. - Negli interventi connessi al recupero e riqualificazione degli edifici tipici e dei relativi annessi, garantire il mantenimento dei caratteri tipologici esistenti. - Promuovere la tutela attiva del patrimonio storico-monumentale delle architetture religiose e dei relativi contesti paesaggistici di appartenenza, coniugando le politiche di tutela dei valori storico-testimoniali con quello di valorizzazione turistica. - Valorizzare le connessioni fra le infrastrutture esistenti e gli elementi ambientali per un uso turistico e produttivo sostenibile del territorio. - Promuovere progetti di ricettività turistica eventualmente attraverso il riuso del patrimonio abitativo storico, ed incentivare il recupero dei borghi da destinare ad una residenzialità stabile di ritorno. - Valorizzare l'attuale tracciato ciclopedonale che occupa la sede del percorso storico dell'ex ferrovia Spoleto-Norcia. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere il recupero del patrimonio edilizio delle frazioni e il miglioramento delle condizioni di vivibilità, accessibilità e comunicazione dei centri montani in abbandono. - Incentivare il recupero degli edifici rurali, con caratteri di riconoscibilità storica ed architettonica, per funzioni residenziali connesse all'agricoltura e all'agriturismo, anche nella prospettiva di una più efficace comunicazione delle produzioni agricole locali. - Recuperare e valorizzare il rapporto fra fiume e insediamenti, favorendo le connessioni morfologico-funzionali fra insediamento e fruizione degli spazi lungo fiume. - Riconnettere gli elementi di rete ecologica locale presenti nella trama agricola (corsi d'acqua, filari alberati e siepi alle aree boscate dei versanti). - Promuovere la qualificazione dei segni di dettaglio che connotano la trama agricola, - muretti, percorsi poderali, sistemazioni delle aree verdi di pertinenza degli edifici. - Qualificare le aree e gli edifici di in disuso e/o degrado in prossimità delle frazioni, destinate attività rurali agro-zootecniche.

Figura 12 Estratto PRG, PS.G7 – Obiettivi di Qualità Paesaggistica

Per quanto sin qui esposto, **le opere in progetto risultano coerenti con le disposizioni normative del Nuovo Piano Regolatore di Norcia.**

La conformità degli interventi dovrà essere conseguita attraverso la predisposizione di apposita variante al Piano.

Si rimanda per approfondimenti all'elaborato *T00-IA09-AMB-RE01 Relazione Paesaggistica*.

3.6 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, oltreché 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.**

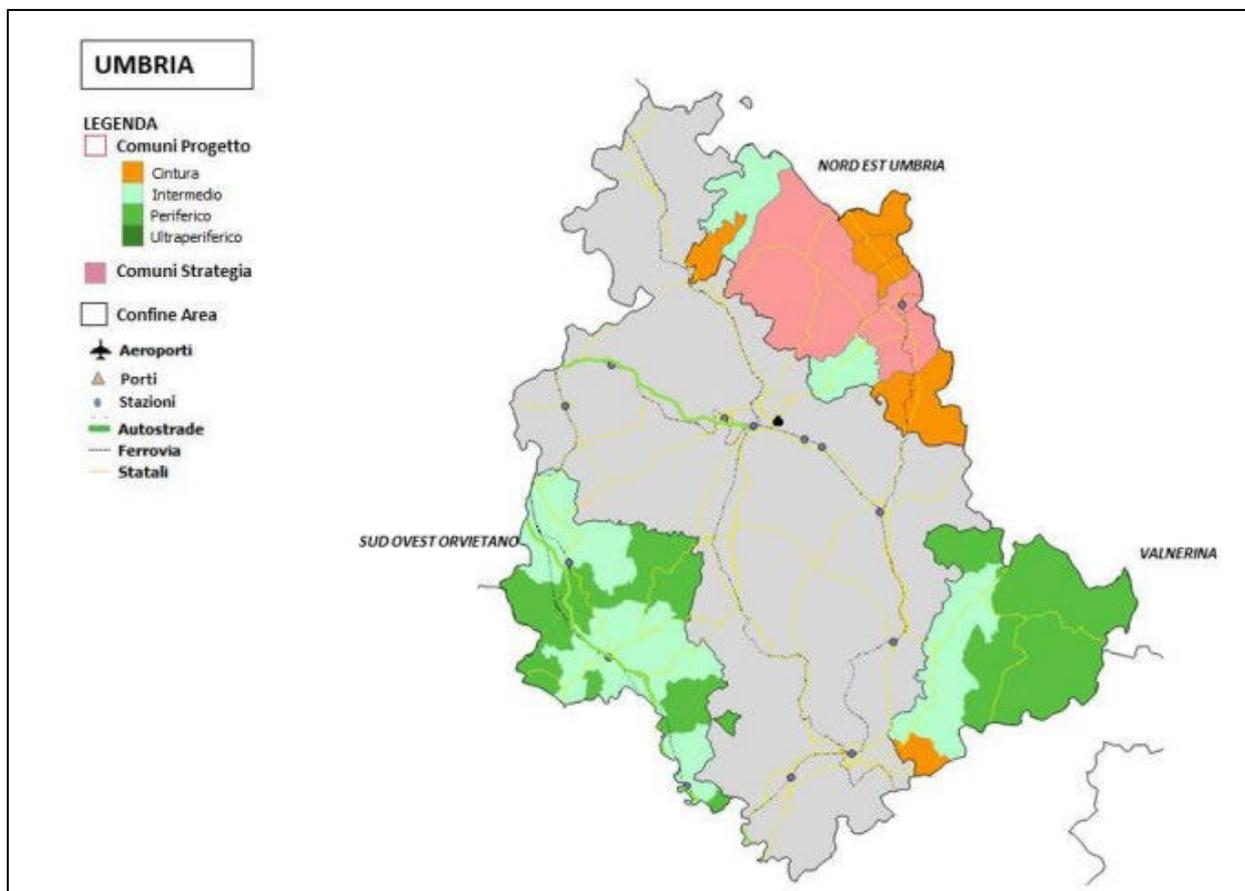


Figura 13 Aree interne nella Regione Umbria Programmazione 2014-2020 (Fonte: agenziacoesione.gov.it)

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



Figura 14 zoom Aree interne e legenda

Dalla figura 5.35, si può notare che il tracciato di progetto ricade nell'area interna "Periferico" (colore verde).

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.

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 Trasimeno;
- Media Valle del Tevere e Umbria meridionale (Umbria).

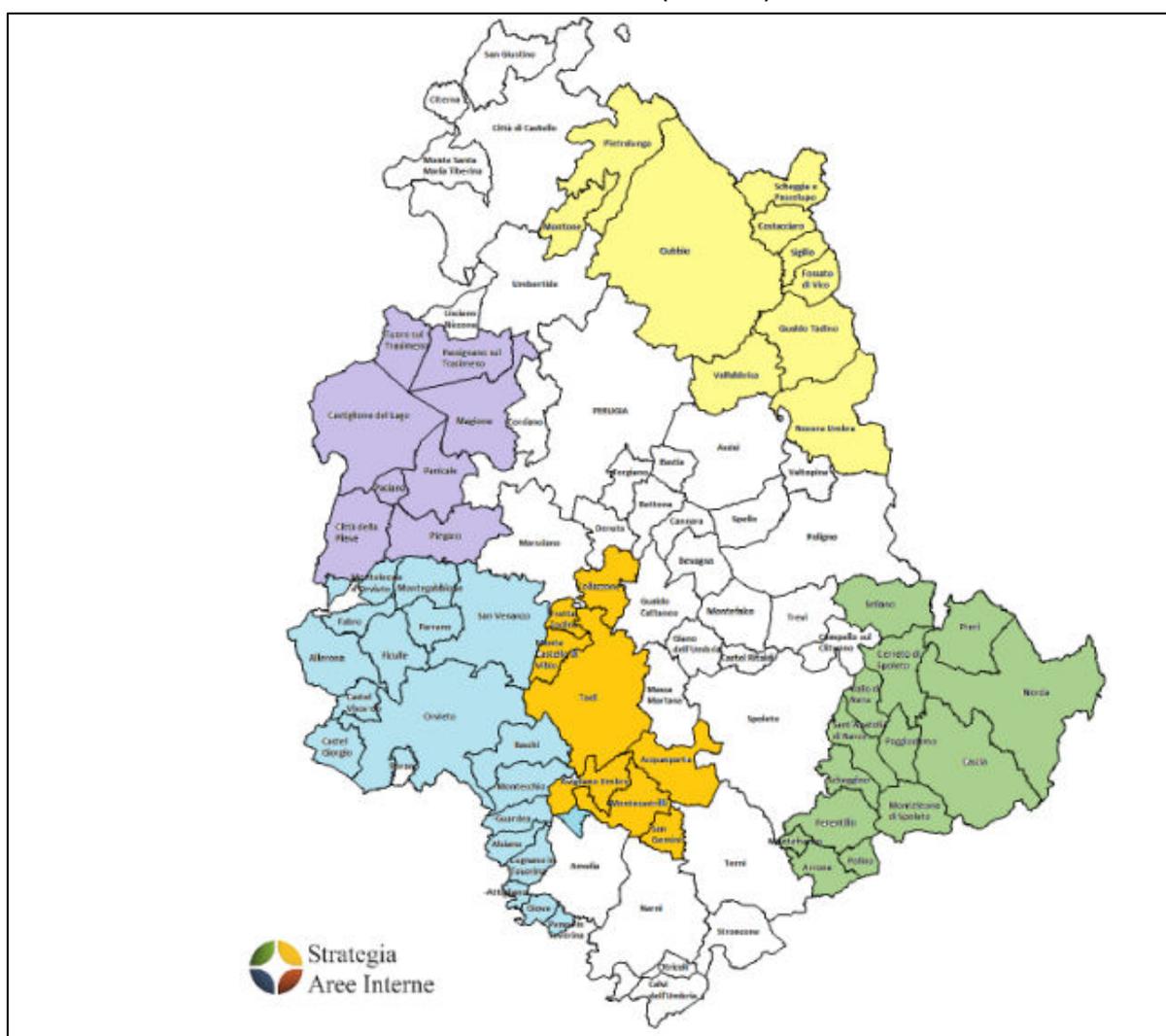


Figura 15 Regione Umbria – Le Aree Interne per la programmazione 2021-2027 (Fonte: PRT 2022-2032)

Studio di Impatto Ambientale – Parte 1: L'iniziativa: obiettivi, coerenza e conformità

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 Trasimeno: 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 16 Regione Umbria – Le Aree Interne per la programmazione 2021-2027 con focus sul tracciato di progetto (in nero)

Dalla figura, si evince come il tracciato di progetto ricadrà (come da programmazione 2021-2027 del PRT) all'interno dell'area interna Valnerina comprendendo il comune di Norcia. Pertanto, nell'area d'intervento non ci saranno aggiornamenti rispetto alla programmazione 2014-2020 del PRT.

3.7 IL SISTEMA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE

L'analisi delle coerenze e delle conformità delle opere in progetto prosegue con l'individuazione del sistema dei vincoli e delle tutele presenti nel quadro di riferimento paesaggistico-ambientale. In particolare, la finalità dell'analisi documentata nel presente capitolo risiede nel verificare l'esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei delle seguenti tipologie di beni:

- Beni Culturali di cui alla Parte II del D.Lgs 42/2004 e smi;
- Beni paesaggistici di cui alla Parte III del D.Lgs 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.

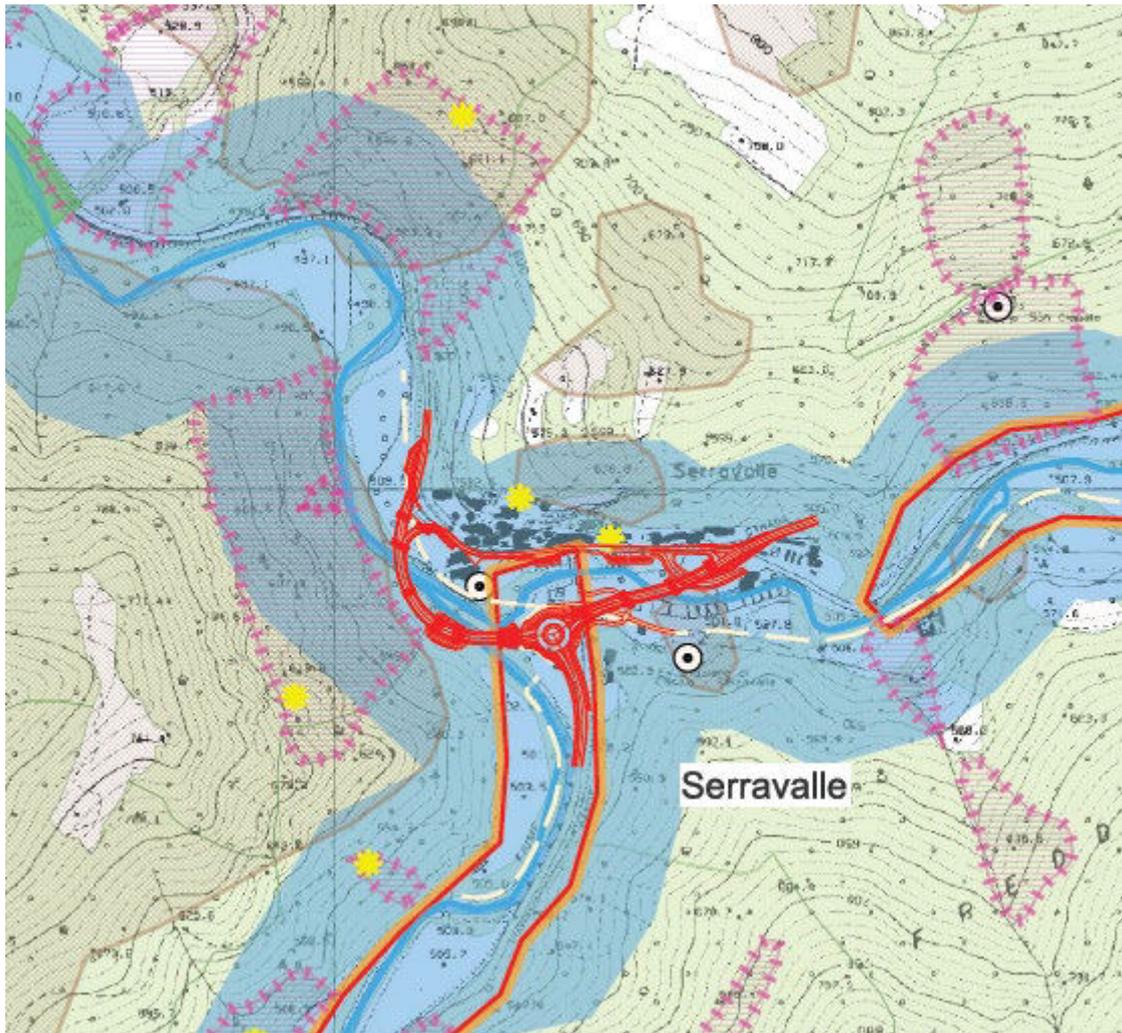
Per la rappresentazione del quadro vincolistico esistente nell'ambito di studio sono stati prodotti i seguenti elaborati cartografici alle scale ritenute più opportune:

- Carta delle Aree Protette e dei siti Rete Natura 2000 (T00-SG01-AMB-CT05);
- Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele (T00-SG01-AMB-CT06).

3.7.1 Vincoli paesaggistici e Rete Natura 2000

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

La ricognizione dei vincoli paesaggistici è rappresentata, come già indicato, nell'elaborato "Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele" in scala 1: 5.000, di cui si riporta l'estratto.



LEGENDA

— Intervento in progetto

Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele

D.Lgs. 42/2004 - Art.136 Immobili ed aree di notevole interesse pubblico
comma1

- lett.a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali (ex L.1497/39 Protezione delle bellezze naturali)
- ⊙ Castello di Onde (Ruderi)
- ⊙ Eremo di San Claudio
- ⊙ Chiesa di San Pietro
- lett.c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici

**D.Lgs. 42/2004 - Art.142 Aree tutelate per legge
comma 1**

-  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 relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
-  lett.f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
-  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 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018);
-  lett.h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici*.

Stralcio PAI - Autorità di Bacino del Fiume Tevere

Aree pericolosità frana

-  Elevata P3
- *  Inventario frane (IFFI-Umbria)

Vincolo Idrogeologico (R.D. 30 dicembre 1923, n.3267)

-  Zone assoggettate al vincolo

Rete Natura 2000

-  SIC/ZPS

Figura 17 Estratto Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele, tavola T00-SG01-AMB-CT06

* Per gli usi civici si è fatto riferimento alla "Cartografia dei Domini Collettivi dell'Umbria" - ultimo aggiornamento 2021 e al WebGis della Provincia di Perugia (<https://opendata.ptcp.provincia.perugia.it> – Zone interessate da usi civici nella provincia di Perugia approvate dai PRG comunali, PTCP Art.39).

3.7.2 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. 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 18 Vincolo idrogeologico ai sensi del R. D. 3267/23 (in rosso il tracciato di progetto)

Ci sono localmente delle aree minimamente interessate da vincolo idrogeologico. Per maggiore qualità risolutiva dell'interferenza tra tracciato e vincolo succitato si rimanda all'elaborato *Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele - T00-SG01-AMB-CT06*.

Si tiene a precisare che tali considerazioni fatte sul vincolo idrogeologico verranno approfondite maggiormente nell'ambito degli studi geologico e idrologico.

Si conclude il capitolo riportando di seguito una tabella di sintesi riepilogativa dei vincoli e delle tutele complessivamente presenti nell'area di progetto.

Viene specificata inoltre se l'interferenza col vincolo è diretta, indiretta o nulla.

- **Interferenza diretta** ●: il vincolo è direttamente interferito dalle opere in progetto;
- **Interferenza indiretta** ●: il vincolo non è interferito ma si trova all'interno di un buffer di influenza di circa 500 m dalle opere in progetto;
- **Interferenza nulla** ●: il vincolo non viene interferito dalle opere in progetto.

VINCOLI E TUTELE: Tabella di Sintesi

Rif. Normativa	Tipologia di vincolo/tutela	Tipologia di Interferenza		
		Diretta	Indiretta	Nulla
D.Lgs. 42/2004 (ex L.1497/1923)	Immobili/Aree di notevole Interesse pubblico: <i>complessi di cose immobili (centri e nuclei storici)</i>		●	
D.Lgs. 42/2004 Art.136	Immobili/Aree di notevole Interesse pubblico: - <i>Viabilità storica (ex linea ferroviaria Spoleto-Norcia)</i>	●		
D.Lgs. 42/2004 Art.142 – lett.c	Fiumi, Torrenti e Corsi d'acqua e relativa fascia di rispetto (150m) - <i>Fiume Corno/Fiume Sordo</i>	●		
D.Lgs. 42/2004 Art.142 – lett.g	Territori ricoperti da Foreste e Boschi	●		
D.Lgs. 42/2004 Art.142 – lett.f	Parchi/Riserve			●
D.Lgs. 42/2004 Art.142 – lett.h	Aree gravate da Usi Civici*	●		
Aree Protette	Parchi Nazionali/Regionali			●
PAI	Rischio Idraulico			●
PAI	Rischio Frana			●
Rete Natura 2000	SIC- ZSC, ZPS			●
Vincolo idrogeologico	R.D. 30 dicembre 1923, n.3267	●		

* Da concertare nella successiva fase progettuale insieme all'ente regionale.

3.8 CONCLUSIONI

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"*, 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, 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; 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.

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.

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 storici.

Per quanto attiene il Piano Paesistico Regionale, l'idea 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 dei Paesaggi Transregionali (T.4 Dorsale Umbro-Marchigiana).

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.2.

Con l'intervento, che si sviluppa interamente nella frazione di Serravalle nel Comune di Norcia, 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, fanno escludere la possibilità di concepire un ammodernamento che utilizzi tratti di strada dell'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 modeste 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-IA09-AMB-RE01) a cui si rimanda per gli specifici approfondimenti.

Si sottolinea inoltre che il progetto stradale determina l'attraversamento di aree oggetto di vincolo idrogeologico 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'accorta 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 cantiere 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 a annullare o ridurre l'interferenza entro livelli accettabili. A tal fine è stato sviluppato uno specifico progetto di inserimento paesaggistico – ambientale (Relazione descrittiva interventi di inserimento paesaggistico e ambientale - T00-IA09-AMB-RE02; Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale - T00-IA09-AMB-PP01. Si sottolinea, inoltre, che il controllo dell'evoluzione del sistema ambientale relativamente e la verifica degli interventi di mitigazione ed inserimento paesaggistico ambientale è stato definito uno specifico *Piano di Monitoraggio Ambientale T00-IA08-AMB-RE01* a cui si rimanda per gli specifici dettagli.

Alla luce di quanto sin qui esposto è possibile concludere che l'intervento in oggetto risulta coerente con gli obiettivi prefissati.

4 FONTI BIBLIOGRAFICHE E SITOGRAFICHE

- Piano Paesaggistico Regionale dell'Umbria;
 - Rete Natura 2000 in Umbria;
 - Geoportale nazionale al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette ed aree della rete natura 2000;
 - Documento Programmatico Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti 2022-2032;
 - Piano territoriale di coordinamento provinciale della provincia di Perugia;
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Norcia;
 - 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;
 - 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 D.lgs. 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>;
 - <https://siat.regione.umbria.it/benipaesaggistici/>;
 - <https://www.regione.umbria.it/paesaggio-urbanistica>;
 - <https://www.regione.umbria.it/paesaggio-urbanistica/disegno-strategico-territoriale>;
 - (<https://www.regione.umbria.it/ambiente/rete-natura-2000>);
 - <http://www.umbriageo.regione.umbria.it/pagine/le-tutele-di-varia-natura>;