

6.2 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE IN MATERIA DI COMMERCIO, LE SCELTE DEL PRG, LA NORMATIVA TECNICA

Le scelte e le indicazioni della programmazione commerciale, trovano supporto e fondamento nel vigente P.R.G. che introduce alcuni elementi innovativi di sviluppo generale inseriti nelle ipotesi di riassetto della struttura commerciale della città.

Infatti la coerenza tra pianificazione urbanistica e commerciale, che si è voluto in ogni modo ottenere, è un elemento fondamentale di certezza e chiarezza che consente una corretta attuazione e gestione del piano di settore.

In ogni caso non si può sottacere che tale impostazione è posta alla base delle normative sia a livello nazionale che regionale, laddove è demandato alla programmazione urbanistica la riorganizzazione e la ricerca del miglioramento dell'assetto commerciale del territorio e le scelte per il suo sviluppo.

Sempre nel del PRG vigente, si è raggiunto l'obiettivo del governo di alcuni aspetti qualitativi e quantitativi legati alla localizzazione delle attività commerciali, in rapporto al diverso carico urbanistico determinato dai settori merceologici e finalizzati ad uno sviluppo razionale sul territorio; sviluppo che si vuole dimensionato alle effettive esigenze del mercato cittadino pur se proiettato in ambiti più vasti.

E' stata sempre ribadita la scelta che le strutture commerciali alimentari e miste trovino collocazione all'interno dei quartieri residenziali per costituire centri di incontro e di socialità, mentre si è ammessa la realizzazione di strutture commerciali non alimentari anche nelle zone produttive dove la disponibilità di aree più ampie consentiva esposizioni più confacenti ai prodotti trattati.

Per meglio spiegare il rapporto tra la programmazione urbanistica e commerciale, l'attuale e vigente normativa urbanistica riguardante le attività commerciali può essere sostanzialmente suddivisa in tre parti:

1. I quartieri periferici ed il territorio agricolo con i Centri minori;
2. Il Centro Storico e le aree che lo circondano individuate come "Aree Centrali";
3. Le Zone Industriali che comprendono anche le zone P.A.I.P., insediamenti produttivi ad intervento pubblico.

Nella prima parte sono state previste zone specificamente destinate al commercio in quantità molto limitata mentre si è ritenuto opportuno individuare zone miste con pluralità di destinazioni, comprese nelle zone residenziali (fino al 25% di cubatura), zone per attrezzature di interesse

comune e zone artigianali in cui il commercio è ammesso con determinate specificazioni; in quest'ultimo caso la normativa segue le disposizioni di quella delle Zone Industriali di cui al punto 3 sempre con l'obiettivo di salvaguardare la destinazione produttiva delle aree ed impedire una trasformazione totale in insediamento commerciale.

Per la seconda, che corrisponde alle aree con maggiori problemi di impoverimento della struttura commerciale determinata dalla spinta alla trasformazione dei piccoli esercizi, sono stati introdotti vincoli dimensionali e limitati i settori e le dimensioni di vendita in modo da evitare effetti negativi sull'attuale assetto.

Per la terza, una forte pressione da parte degli enti di decentramento e delle attività insediate o in cerca di insediamenti più consoni per dimensioni, ha portato l'A.C. a consentire la trasformazione percentualizzata delle zone per attività produttive e/o per servizi in zone commerciali con alcuni limiti rispetto al settore alimentare e misto.

Nell'ambito di questa suddivisione che si traduce sia in aspetti normativi e di zonizzazioni, il piano individua le aree di possibile localizzazione di medie strutture salvaguardando in modo particolare l'esistente strutturazione degli insediamenti commerciali, per arrivare ad un corretto equilibrio con l'obiettivo fondamentale di migliorare il servizio agli utenti.

La Direzione Sviluppo Economico – Commercio (D.C.C.128/2004) per determinare l'organizzazione delle attività commerciali ha predisposto la suddivisione del territorio comunale, utilizzando i limiti delle ex 9 Circoscrizioni e creando un'ulteriore zona, la X a cavallo tra I e II, che comprende il centro della città; all'interno delle suddivisioni circoscrizionali sono poi precisate le singole sottozone commerciali delimitate prendendo come riferimento le aree urbane di studio contenute nella mappa di progetto del Documento Programmatico di Indirizzi per il Nuovo P.R.G. che comprendono le zone urbanizzate dei quartieri periferici e la zona di Maratta.

Tali sottozone prendono le denominazioni di Borgo Rivo (IV), Variante Nord (a cavallo tra la II e la V circoscrizione), Borgo Bovio (V), Campomicciolo/S.Valentino (VIII), Variante sud (III), Polymer (IX) e Maratta (IV). Sono infine delimitate con retino quattro aree commerciali, Stazione/Bosco, Mercato Centrale, Largo Manni e Stadio.

Per la sottozona nord-ovest, Borgo Rivo Campitelli Gabelletta, considerata già ampiamente attrezzata e tenendo conto delle dinamiche e delle trasformazioni che le norme nazionali e regionali già consentono, non sono state previste nuove medie strutture di vendita.

E' stato rafforzato il polo di servizi, già previsto negli strumenti urbanistici, della variante nord – via Bramante, via Proietti Divi – consentendo la realizzazione di medie strutture sia alimentari che non alimentari.

Si ipotizza l'ampliamento del polo commerciale di Borgo Bovio a fronte della realizzazione di un consistente parcheggio pubblico e del completamento della variante nord che si ricongiunge con via Breda.

Nessuna nuova struttura è prevista nella sottozona Variante sud, anch'essa considerata già ampiamente dotata di strutture commerciali.

Per tutta la zona di Campomicciolo, S.Valentino, Valenza ecc. sono previste nuove realizzazioni di supporto alla Città della Salute, derivante dagli obiettivi indicati nel Documento Programmatico di Indirizzi del Nuovo P.R.G., per complessivi 1.500 mq.

La sottozona Polymer, delimitata per la parte prevalentemente residenziale, potrà avvalersi della disponibilità di complessivi 2.500 mq. per medie strutture, di cui 1.000 mq. alimentari.

Per la sottozona di Maratta, a vocazione prevalentemente produttiva industriale, sono state previste medie strutture in quantità consistente ma per la maggior parte non alimentari.

Nel documento programmatico

Detto ciò il PRG vigente da una parte, ha fatto propri gli obiettivi già indicati e dall'altra, ha individuato alcune aree di trasformazione urbana di particolare interesse e di quasi totale proprietà pubblica, ha introdotto nella tematica del commercio del centro cittadino, nuovi motivi di sviluppo finalizzati sia al consolidamento del centro storico come centro commerciale "naturale", sia al suo allargamento in funzione dell'espansione e della rivitalizzazione delle strutture commerciali delle zone pericentrali.

Il progetto complessivo per il mercato coperto (Mercato centrale) di Largo Manni, per il quale è in corso l'iter di modifica del Regolamento con l'ampliamento dell'offerta commerciale (in particolare dei prodotti della produzione agricola diretta), la razionalizzazione del mercato e il miglioramento delle strutture e dei servizi in esso presenti, si pone come volano della ripresa del commercio del Centro Storico della città attraverso il recupero o il definitivo utilizzo di strutture e spazi pubblici di particolare valore e significato sia dal punto di vista urbanistico che commerciale; l'esperienza (pur transitoria) della riallocazione nell'area del centro cittadino del mercato settimanale del mercoledì, negli anni 2021-2022, ha infatti dimostrato le potenzialità del centro ad accogliere iniziative commerciali di vendita su area pubblica, in grado di attrarre clientela differenziata a vantaggio dell'intero tessuto commerciale e favorendo, più in generale, la rivitalizzazione del centro cittadino, sempre più accessibile dalle zone periurbane attraverso le infrastrutture di mobilità leggera in corso di sviluppo e razionalizzazione (percorsi ciclopedonali dedicati, attraversamenti pedonali sul fiume Nera, valorizzazione dei percorsi periferuviali).

Il progetto della STU – Società di Trasformazione Urbana – della Bosco collegato con la trasformazione dell'area della stazione ferroviaria e dello scalo merci e la realizzazione della città

dello Sport nella zona dello Stadio costituiscono invece i poli, su area pubblica/privata, di riordino della zona immediatamente adiacente al centro; hanno valenze diverse determinate dalla localizzazione, per la prima, nell'area della stazione ferroviaria, a collegamento tra centro città e la città intera, con l'obiettivo di creare un polo complesso di attività non solo collegate al commercio. La Città dello Sport ha invece una funzione più specifica legata appunto alla sua denominazione e quindi alla volontà di collegare le attività ricreative e sportive a strutture di servizio nel senso più ampio.

Queste aree si configurano come nuove immissioni di attività commerciali che si devono porre in termini sinergici con le attività esistenti e con l'attuale strutturazione, i cui equilibri vanno comunque tutelati; pertanto nella normativa commerciale di riferimento è stato previsto che un terzo delle superfici di vendita ad esse riferite derivino da dismissioni o trasferimenti.

D'altra parte la loro distribuzione in punti nevralgici del centro città, si pone come obiettivo di ottenere un equilibrato assetto, in modo particolare con strutture di dimensioni non eccessive, che consentano di dare alla cittadinanza un corretto servizio, anche in funzione delle scelte relative alle previsioni del nuovo P.R.G., che puntano più al miglioramento della qualità degli insediamenti esistenti che ad ampliare consistentemente la dotazione attuale con nuove realizzazioni.

Le norme di attuazione della parte strutturale e della parte operativa del PRG disciplinano la tutela, la valorizzazione e le trasformazioni urbanistiche ed edilizie del territorio comunale, insieme ai piani attuativi, ai piani di settore ed al regolamento edilizio.

Le norme tecniche con i relativi allegati, disciplinano le destinazioni d'uso, le modalità di attuazione delle previsioni, i parametri urbanistici, edilizi e ambientali ed i requisiti tecnici per ogni zona omogenea, area o immobile inclusi nel piano, in conformità agli indirizzi e ai parametri stabiliti nella parte strutturale del PRG.

6.3 ASPETTI COMMERCIALI DEL PRG E CRITERI PER LA PROGRAMMAZIONE

Il PRG parte strutturale vigente che è stato approvato nel 2008 nel periodo di transizione e di liberalizzazione commerciale avviata a livello europeo e non ancora conclusa a livello nazionale, ha tracciato le linee di sviluppo urbanistico della città.

Come più ampiamente riportato nel cap. 6, l'aspetto commerciale è stato considerato parte integrante delle scelte urbanistiche e le previsioni localizzative e le normative specifiche sono approfondite e minuziose spingendosi fino alla disciplina di un'ampia casistica di destinazioni dell'art. 148 e ripartizioni tra pesi di destinazioni urbanistiche commerciali e altre funzioni.

La modulazione degli usi del territorio ha opportunamente previsto zone con quote del 25% di attività commerciali ad integrazione funzionale delle zone residenziali e altre zone precluse al commercio a tutela dell'uso ad attività industriale anche a grande scala.

La programmazione assume necessariamente come base di lavoro le scelte urbanistiche del PRG vigente che hanno individuato le zone in cui le attività sono insediabili ed a cui oggi corrisponde un tessuto in larga misura consolidato.

Le attuali e future esigenze socioeconomiche non richiedono una dotazione di nuove aree, come dimostrato dalle dotazioni commerciali esistenti e dalle aree ancora residue indicate dalla Tav. 7 ampiamente sufficienti per ospitare nuove attività anche a grande dimensione.

A distanza di più di due decenni dalle ipotesi di sviluppo e crescita urbana considerate nello strumento urbanistico, durante i quali queste si sono fortemente ridimensionate, rimangono comunque validi ad un attento vaglio critico i principi urbanistici del PRG parte strutturale che permangono alla base delle scelte del presente documento e che possono essere così riassunti:

- ubicazione di insediamenti commerciali alimentari o misti in ambito residenziale, occasioni di creazione di relazioni sociali e di attrattività e qualità delle aree urbane;
- ubicazione di commercio non alimentare in zona produttiva quando le esigenze specifiche dei prodotti trattati richiedono più ampi spazi di vendita o deposito non disponibili nelle zone residenziali;
- tutela dell'uso industriale delle aree produttive in sostegno del tessuto economico a forte connotazione industriale e manifatturiero della città;
- tutela degli esercizi di vicinato nelle aree residenziali attraverso della misura indiretta di divieto di insediare attività commerciali inferiori a mq. 200 nelle zone produttive;

- ubicazione dei centri commerciali intorno alle aree residenziali per favorire la qualità, attrattività e relazione con le zone residenziali e varietà delle attività del tessuto urbanistico e una completa offerta di servizi alla popolazione;
- conferma e rafforzamento del ruolo del centro storico e aree limitrofe come “centro commerciale naturale” ovvero di spazio urbano con funzioni e servizi integrati a servizio della residenza e delle attività extraresidenziali che ne mantengono vivo il tessuto socio-economico e urbanistico;
- preferenza di una rete commerciale con dimensione dei punti vendita a piccola e media dimensione, per una diffusione più estesa sul territorio.

La città ha assunto la sua fisionomia ed assetto definitivo, cessata la fase di crescita del suo recente passato, ponendo alla pianificazione urbanistica la questione del miglioramento sul piano della sostenibilità ambientale, del risparmio dell’uso del suolo e del riuso del tessuto edificato esistente.

In questa prospettiva deve essere considerata la relazione con la programmazione commerciale che costituisce una delle più importanti opportunità per sostenere le aspettative di miglioramento qualitativo degli insediamenti e fare da supporto per gli obiettivi di rigenerazione urbana del tessuto edilizio e delle sue componenti sociali-economiche-culturali. In una prospettiva di crescenti difficoltà economiche per i comuni nella gestione delle città diventa fondamentale adottare politiche di sostenibilità economica dei bilanci pubblici in modo che le tensioni espansive che oggi sono rappresentate dal commercio e non più dalle residenze possano essere rese compatibili anche con i costi infrastrutturali della dimensione fisica urbana. La pianificazione commerciale in altri termini deve inserirsi nella strategia di adottare politiche virtuose di miglioramento dell’efficienza urbana, risparmio di risorse non riproducibili, riduzione dell’inquinamento, riqualificazione urbanistica e socioeconomica, attrattività urbana, aumento opportunità economiche. Nella logica di quanto si è detto, la quale persegue anche attraverso il commercio le finalità di rigenerazione urbana, nel presente documento sono utilizzati **i seguenti criteri:**

- favorire il riuso edilizio di aree già urbanizzate e di aree produttive con presenza di funzioni eterogenee e tessuti edilizi disorganici o incompiuti, nonché dei complessi edilizi e di edifici pubblici o privati, in stato di degrado o di abbandono o dismessi o inutilizzati o in via di dismissione o da rilocalizzare, incentivandone la sostituzione, la riqualificazione fisico-funzionale, la sostenibilità ambientale, il miglioramento del decoro urbano e architettonico complessivo;
- contribuire al contenimento del consumo di suolo e migliorare la permeabilità dei suoli nel tessuto urbano;

- favorire l'integrazione sociale, culturale e funzionale mediante la formazione di nuove centralità urbane, la compresenza e l'interrelazione di residenze, attività economiche, servizi pubblici e commerciali, attività lavorative, servizi e attività sociali, culturali, educativi e didattici promossi da soggetti pubblici e privati, nonché spazi ed attrezzature per il tempo libero, per l'incontro e la socializzazione, con particolare considerazione delle esigenze dei soggetti con disabilità;
- tutelare i centri storici dalle distorsioni causate dalla diminuzione dei residenti;
- tutelare i centri storici e le aree contigue dal degrado causato dai processi di desertificazione delle attività produttive e commerciali;
- favorire l'innalzamento del livello della qualità della vita per i residenti e i fruitori, valorizzando e rivitalizzando tutti gli spazi pubblici, verdi e non, allo scopo di migliorarne la fruibilità, la qualità ambientale, la sostenibilità e la biodiversità;
- favorire l'accessibilità e l'integrazione delle infrastrutture della mobilità veicolare, e dei percorsi pedonali e ciclabili con il tessuto urbano delle aree oggetto di rigenerazione urbana e, più in generale, con le politiche urbane della mobilità sostenibile e con la rete dei trasporti collettivi;
- favorire nelle aree oggetto di rigenerazione urbana elevati standard di efficienza idrica ed energetica degli edifici, la riduzione dei consumi idrici ed energetici e la diffusione capillare dell'infrastruttura digitale;
- favorire la partecipazione attiva degli abitanti e degli operatori economici alla progettazione e alla gestione dei programmi di intervento sviluppando e potenziando il senso di appartenenza e di identità collettiva;
- favorire nel recupero degli edifici esistenti che ne possiedono i requisiti fisici e dimensionali funzioni commerciali con effetto polarizzatore e attrattore;
- perseguire un'attenta localizzazione delle funzioni pubbliche non solo con lo scopo di fornire servizi diffusi e accessibili ai cittadini, ma anche come motivo di motore di riqualificazione del tessuto urbanistico e di recupero e attrattività delle aree urbane circostanti.

Nelle tavola 7 sono illustrate le scelte di PRG per le attività commerciali e nella tavola 8 sono rappresentati i vincoli di PRG.

All'allegato 1 , invece, si riporta esaustivamente il quadro delle NTA del PRG Parte Operativa, relativamente a tutte le previsioni che posso ospitare destinazione commerciali a vario titolo.



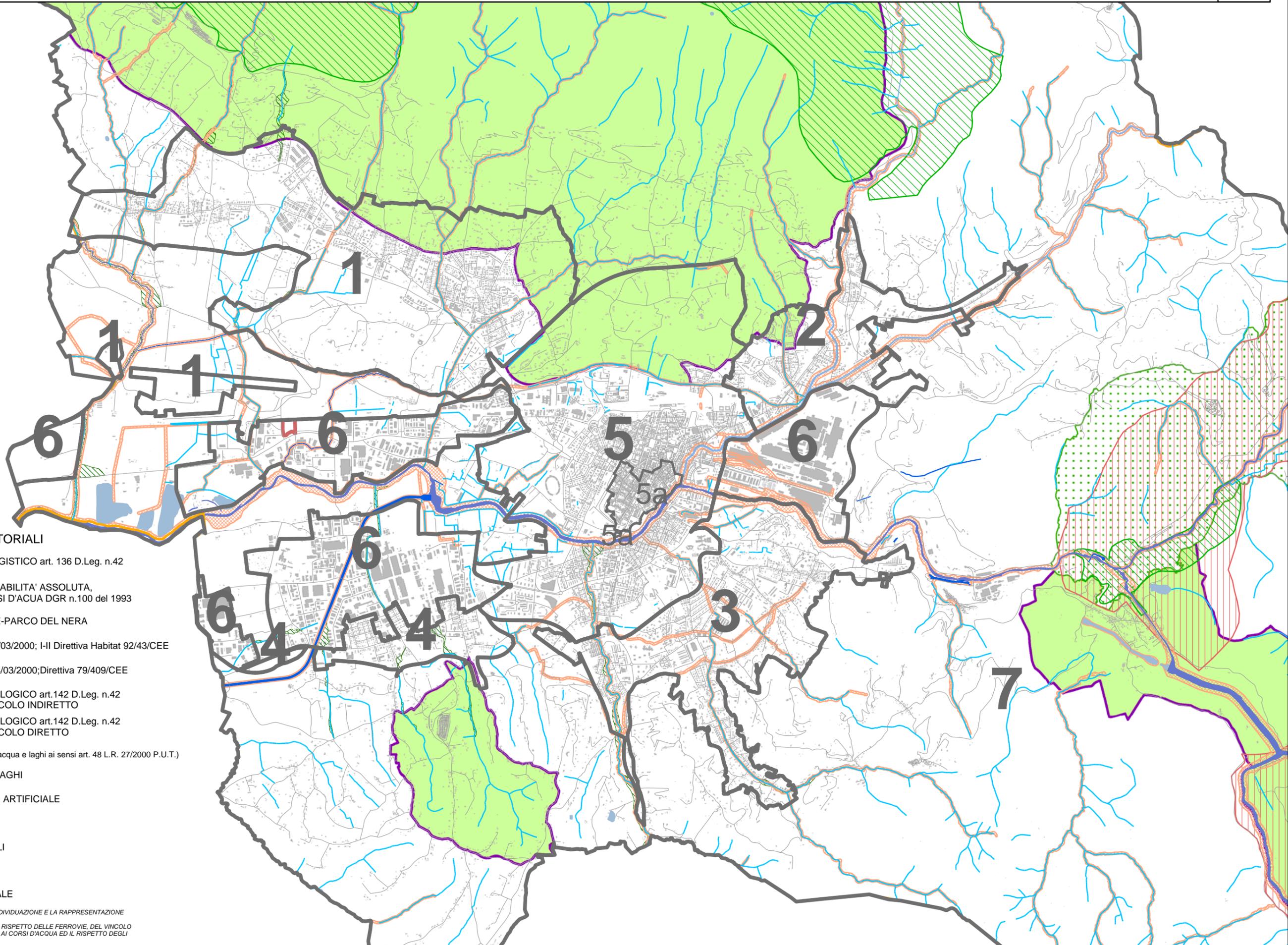
IL PRG - LA ZONIZZAZIONE DEL COMMERCIO



Legenda

- AREE COMM
- AREE COMM centro
- industria e commercio
- infrastrutture tecniche
- commercio misto
- fd3-fd6
- fd3
- cit_sport

IL PRG - I VINCOLI DEL TERRITORIO



Legenda

-  AMBITI TERRITORIALI
-  VINCOLO PAESAGGISTICO art. 136 D.Leg. n.42 del 22/01/2004
-  VINCOLO INEDIFICABILITA' ASSOLUTA, RELATIVO AI CORSI D'ACQUA DGR n.100 del 1993
-  PARCO NATURALE-PARCO DEL NERA
-  S.I.C. art.13 L.R. 24/03/2000; I-II Direttiva Habitat 92/43/CEE
-  Z.P.S. art.13 L.R. 24/03/2000;Direttiva 79/409/CEE
-  VINCOLO ARCHEOLOGICO art.142 D.Leg. n.42 del 22/01/2004, VINCOLO INDIRECTO
-  VINCOLO ARCHEOLOGICO art.142 D.Leg. n.42 del 22/01/2004, VINCOLO DIRETTO
- ACQUE** (Individuazione corsi d'acqua e laghi ai sensi art. 48 L.R. 27/2000 P.U.T.)
 -  CORSI D'ACQUA, LAGHI
 -  BACINI DI ORIGINE ARTIFICIALE
 -  TORRENTI
 -  CANALI ARTIFICIALI
 -  FOSSI
-  CONFINE COMUNALE

LA PRESENTE TAVOLA COSTITUISCE L'INDIVIDUAZIONE E LA RAPPRESENTAZIONE DEI VINCOLI SOVRACORDINATI.
 LA RAPPRESENTAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO DELLE FERROVIE, DEL VINCOLO DI INEDIFICABILITA' ASSOLUTA RELATIVO AI CORSI D'ACQUA ED IL RISPETTO DEGLI ELETTRODOTTI E' INDICATIVA.

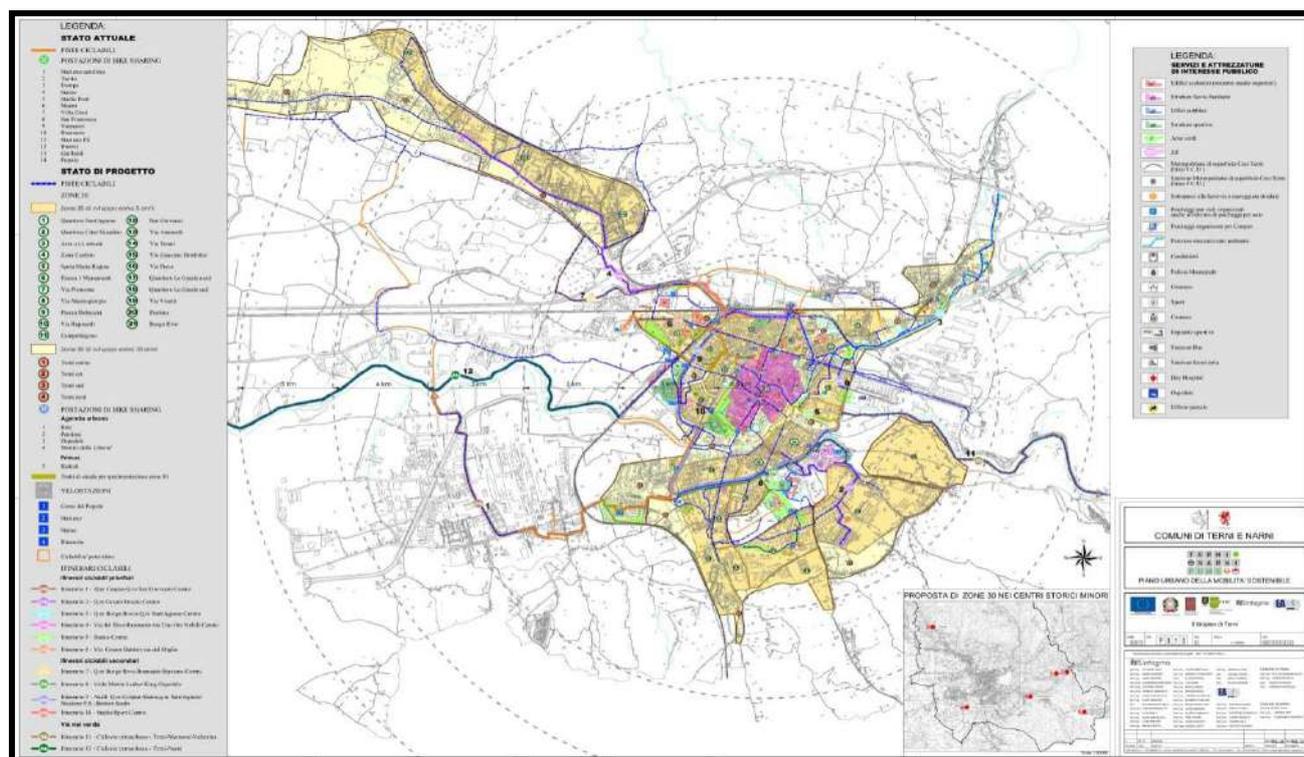
7 - IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

7.1 LE STRATEGIE E ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO VEICOLARE

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è lo strumento che traccia una diversa strategia e un differente disegno della mobilità urbana sottolineando e rimarcando gli aspetti legati alla sostenibilità ambientale, alla mobilità dolce, alle forme innovative di trasporto.

Il PUMS approvato dal Comune di Terni ha posto come obiettivo principale di aumentare l'accessibilità, la vivibilità e la qualità dello spazio pubblico, prevedendo la combinazione di politiche e misure in grado di gestire e orientare la domanda di trasporto coerentemente agli obiettivi prefissati, limitando l'uso delle risorse con sapienza ed oculatezza, valutando l'efficacia e la sostenibilità delle scelte anche dal punto di vista ambientale, economico e sociale.

Di conseguenza il PUMS, rimane un piano di tipo strategico con scenari cadenzati nel tempo sia nel breve che nel medio e lungo termine.



7.1 Il progetto complessivo del PUMS (fonte PUMS)

Di particolare importanza ai fini della redazione seguente documento di programmazione appaiono gli elaborati "Tavola 9: - Quadro conoscitivo: rilievo dei flussi di traffico, matrice calibrata" e "Tav 10 - Assegnazione: rapporto flussi capacità", ove risultano evidente le zone di criticità del traffico veicolare, come riportato di seguito.



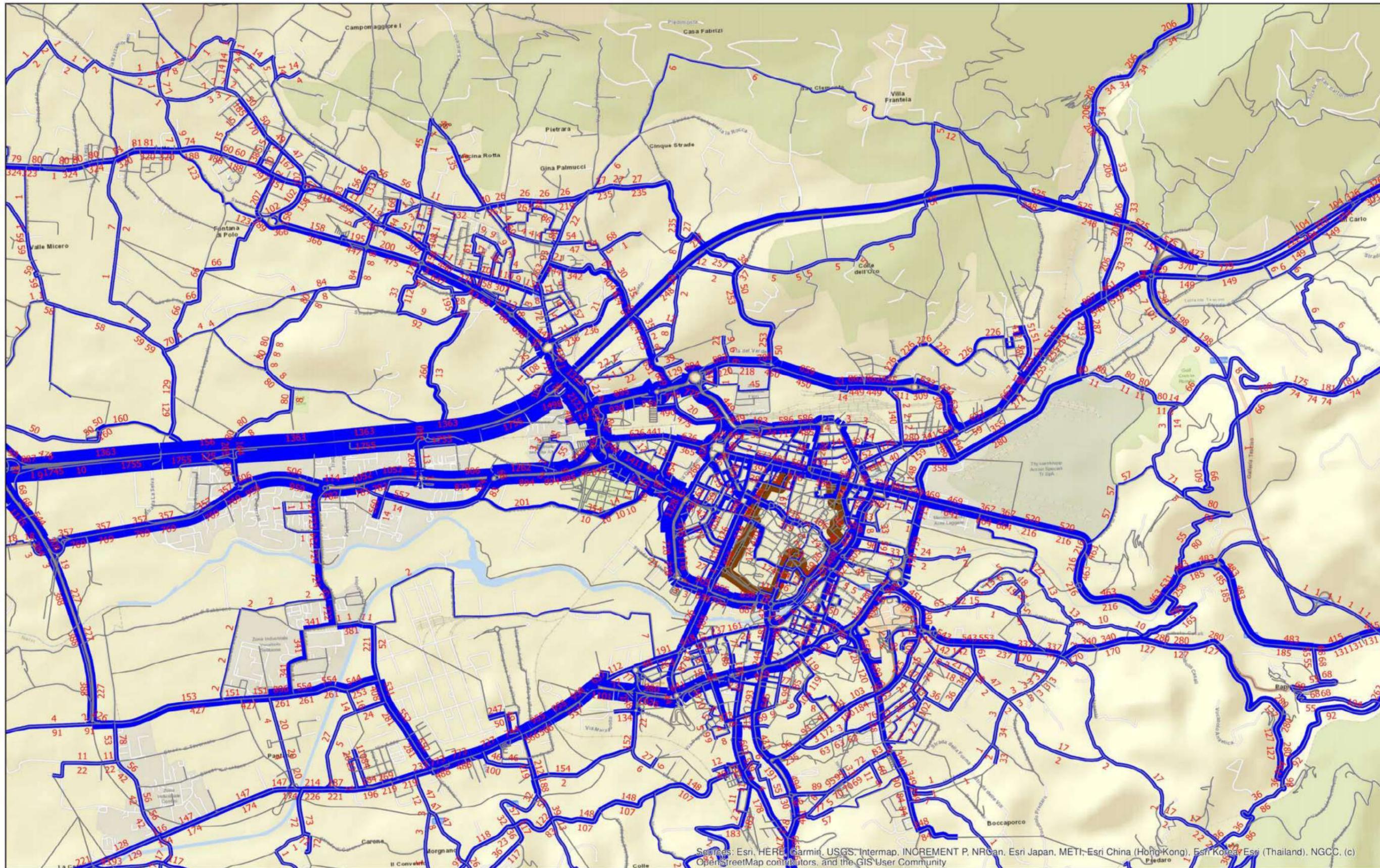
IL QUADRO CONOSCITIVO. RILIEVO DEI FLUSSI DI TRAFFICO ASSEGNAZIONE DELLA MATRICE CALIBRATA

TAV. **9**

COMUNI DI TERNI E NARNI BRTM0010

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE Assegnazione della matrice attuale calibrata - Terni

Scala 1:25.000



Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

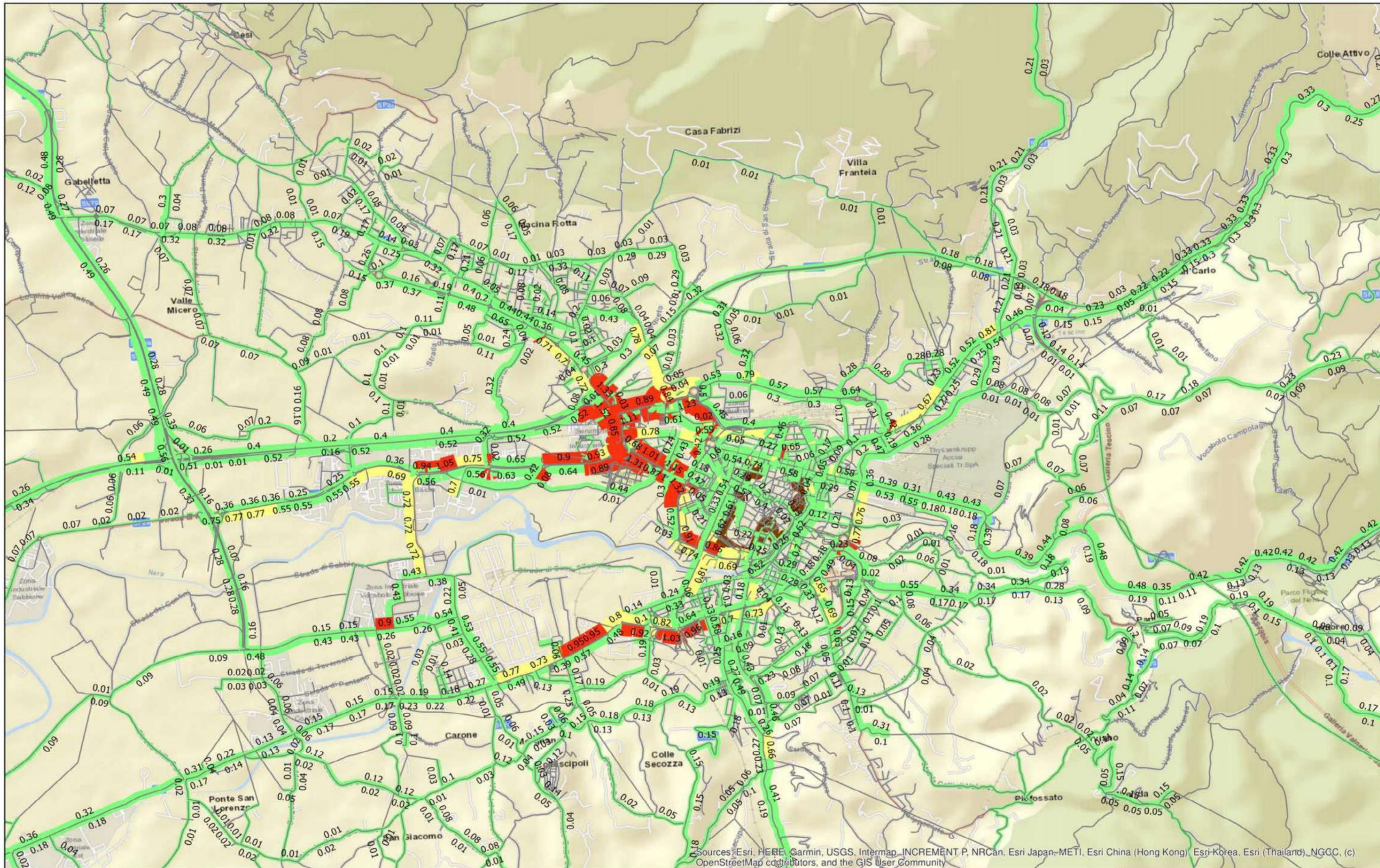


SCHEMATIZZAZIONE RAPPORTO FLUSSI/CAPACITA'

COMUNI DI TERNI E NARNI BRTM0020

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE Assegnazione attuale: rapporto flussi/capacità - Terni

Scala 1:25.000



Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan-METI, Esri China (Hong Kong), Esri-Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

7.2 I NODI DI INTERSCAMBIO

IL PUMS individua 4 **nodi di interscambio** ed ognuno con una specifica funzione individuata sia per la posizione/collocazione del nodo che per le infrastrutture già esistenti in loco.

I 4 nodi saranno tutti toccati e serviti dalla mobilità del trasporto pubblico locale (T.P.L) esterna e da quella elettrica interna alla ZTL e costituiranno punti fondamentali per l'erogazione di servizi di mobilità alternativa, di informazione all'utenza e di bigliettazione elettronica.

Il progetto prevede **3 nuove ciclostazioni** da 10 colonnine cadauna e 15 biciclette in totale, da posizionare a servizio dell'Università, dell'Ospedale e del polo siderurgico.

Per la **ciclabilità privata** è prevista, nei nodi di interscambio, la **realizzazione di 4 velostazioni** (1 velostazione da almeno 50 posti per ogni nodo di interscambio).

Per il **car sharing** si prevede in questa fase la creazione dei parcheggi per il servizio predisponendo ogni struttura funzionale ad esso comprese le colonnine di ricarica elettrica.

Agenda Urbana finanzierà la sola predisposizione strutturale delle 8 postazioni di parcheggio (2 posti ogni nodo di interscambio) e la predisposizione delle colonnine di ricarica mentre sarà demandato successivamente ad aziende private l'istituzione del servizio e la dotazione dei veicoli necessari e ad altri finanziamenti la fornitura delle colonnine.

Nodo I: Area Nord – Trasporti (Stazione ferroviaria e Autolinee)

Per la presenza della Stazione Ferroviaria e della Stazione Autolinee è il nodo deputato al sistema dei trasporti e dei collegamenti urbani e soprattutto extraurbani.

Su questo nodo saranno attrezzate aree per lo scalo dei viaggiatori a lungo raggio, tutte le infrastrutture di informazione turistica e culturale posizionate presso l'Info Point (essendo punto privilegiato di approdo dell'utenza in arrivo con mezzi di trasporto privati e collettivi diversi dai bus turistici) e le postazioni per la mobilità alternativa per consentire lo split modale. Una moderna velostazione consentirà oltre all'utilizzo dello sharing anche l'uso dei mezzi a due ruote privati con possibilità di parcheggio sicuro e funzionale.

Con il collegamento della nuova passerella pedonale realizzata con il PIT, lunga circa 180 mt., si procederà, con i fondi di Agenda Urbana, allo spostamento della Stazione autolinee per le linee extraurbane e turistiche facendo divenire il parcheggio di Via Proietti Divi (situato in zona adiacente alla Stazione ferroviaria) il punto di attestamento per l'accesso alla città dalle principali direttrici su ferro e su gomma, grazie all'ampliamento del parcheggio al piano terra esistente ed alla realizzazione del 1° piano posto a livello strada per il parcheggio dei bus del trasporto extraurbano.

Nodo 2: Area Est – Turismo (Voc.Staiano)

Posto esattamente all'inizio della Valnerina è il nodo adatto ad ospitare le infrastrutture di accoglienza turistica privilegiando in questo caso le vetture private e la mobilità cicloturistica. Il nodo si presta come punto di approdo e di ripartenza sia per la città sia per tutto il bacino orientale che vede , sull'asse Valnerina, la Cascata delle Marmore, il lago di Piediluco (collegamento importante con il Reatino e con Greccio), il Parco Fluviale , tutti i paesi della valle fino ad arrivare alle mete turistico religiose di Cascia e Norcia. Un percorso dedicato alla mobilità dolce seguendo il fiume Nera di appena 6 Km collegherebbe il nodo direttamente alla Cascata delle Marmore mentre dalla parte opposta si potrebbe accedere al centro città (1 Km) ed al polo della basilica di San Valentino (2,5 Km) sempre attraverso percorsi ciclopedonali o piccoli mezzi elettrici.

Con i fondi di Agenda Urbana si intendono realizzare le opere infrastrutturali per la creazione delle fermate multimodali per bus/navette/sharing in modo da garantire spazi e spostamenti protetti assicurando una maggiore sicurezza stradale e migliorando la conoscenza e l'accesso ai servizi con la realizzazione di un Info Point. Una moderna Velostazione consentirà oltre all'utilizzo dello sharing anche l'uso dei mezzi a due ruote privati con possibilità di parcheggio sicuro e funzionale

Nodo 3 - Area Sud – Servizi (Corso del Popolo)

È il cuore della vita pubblica della città dove si trovano il Comune con le sue sedi Politiche e Amministrative, il Tribunale, e tutte le principali attività socioeconomiche.

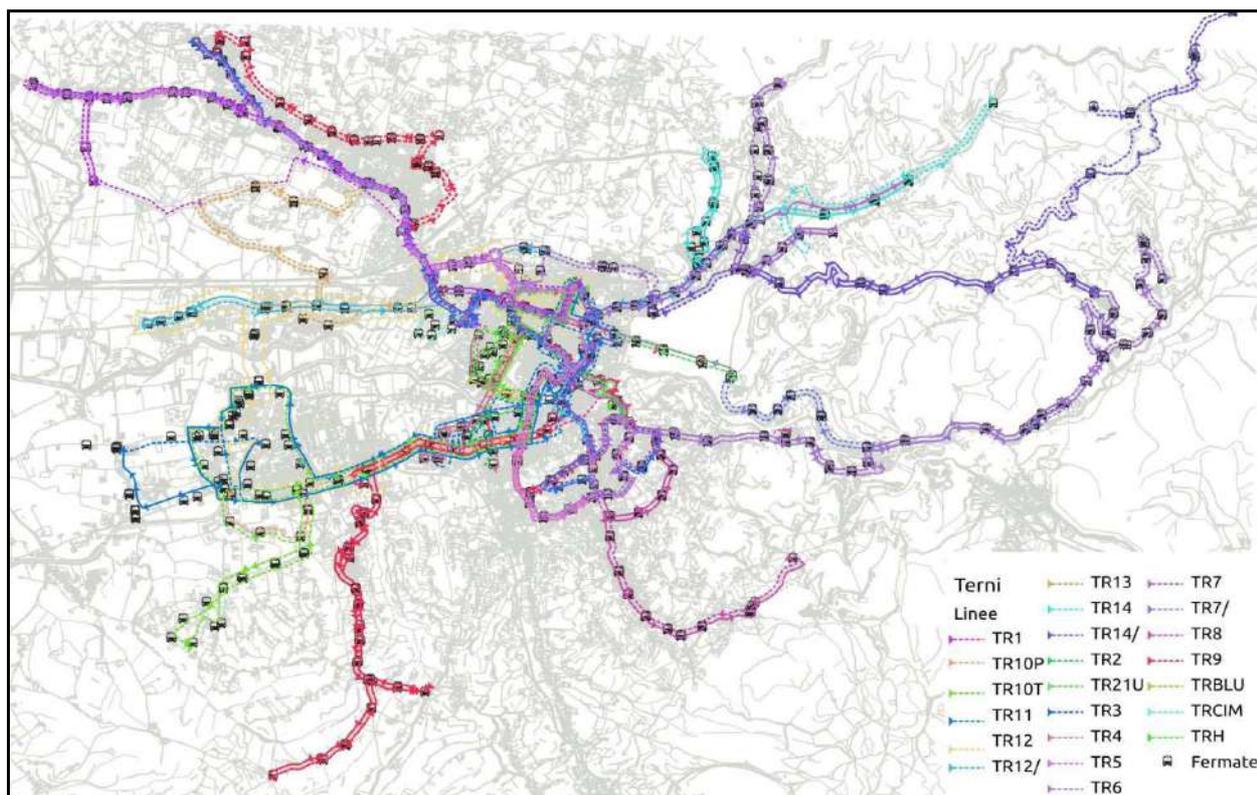
È il nodo idoneo per le infrastrutture pubbliche di servizio da cui dovranno partire tutti i collegamenti fisici e telematici tra area del centro città e servizi di pubblica utilità quali Polo Sanitario, Polo Universitario, Polo Finanziario.

Con i fondi di Agenda Urbana si intendono realizzare le opere infrastrutturali per la creazione delle fermate multimodali per bus/navette/sharing per garantire spazi e spostamenti protetti assicurando una maggiore sicurezza stradale e migliorando la conoscenza e l'accesso ai servizi con la realizzazione di un Info-Point. Una moderna Velostazione consentirà oltre all'utilizzo dello sharing anche l'uso dei mezzi a due ruote privati con possibilità di parcheggio sicuro e funzionale.

Nodo 4 – Area Ovest – Merci (Piazza Dalmazia)

Posta al perimetro della ZTL ad Ovest della città è il portale di accesso al centro dalla piana di Maratta ove si collocano gran parte delle industrie ternane e narnesi e la costruenda piattaforma logistica per la distribuzione delle merci. Il nodo si connota quale porta di accesso e di controllo per lo smistamento delle merci e polo dedicato ai servizi e-commerce e smart-city per i city users. Con i fondi di Agenda Urbana si intendono realizzare le opere infrastrutturali per la creazione delle fermate multimodali per bus/navette/sharing per garantire spazi e spostamenti protetti assicurando

una maggiore sicurezza stradale e migliorando la conoscenza e l'accesso ai servizi con la realizzazione di un Info Point. Una moderna velostazione consentirà oltre all'utilizzo dello sharing anche l'uso dei mezzi a due ruote privati con possibilità di parcheggio sicuro e funzionale.

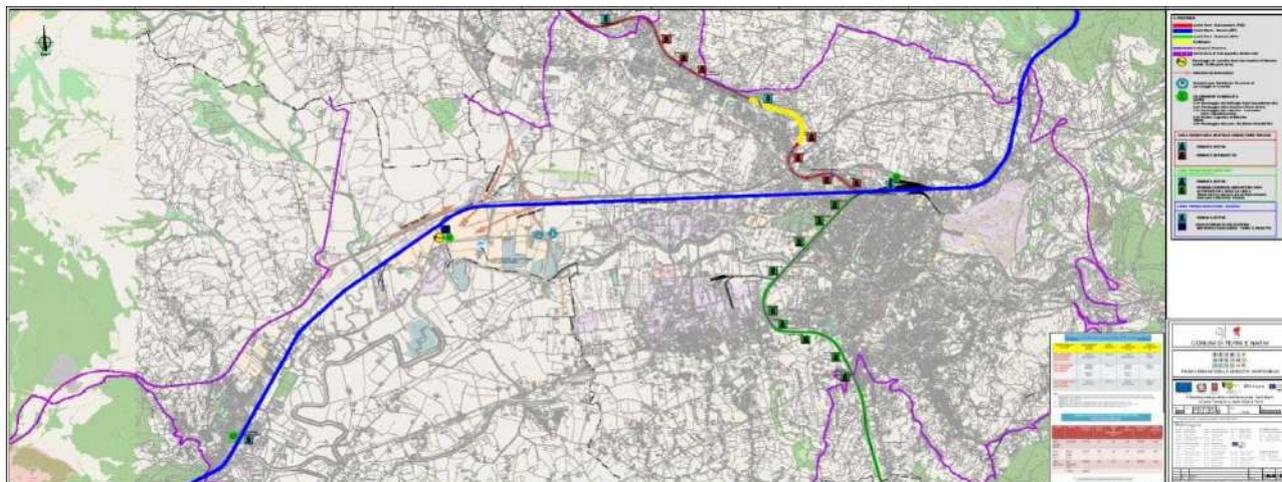


7.2 i servizi ordinari eserciti da Busitalia (fonte PUMS)

7.3 LE CERNIERE DI MOBILITÀ FRA TERNI E NARNI

Nell'area della conca ternana sono state individuate complessivamente 2 cerniere di mobilità (rappresentate in nella tavole sottostanti con il colore verde) così distribuite:

- 1 cerniera di mobilità nel Comune di Terni in corrispondenza del parcheggio di scambio dell'area di Via Proietti-Divi servita dalla nuova passerella pedonale sopra il fascio di binari della Stazione centrale
- 1 cerniera di mobilità è localizzata nell'area di MARATTA (piastra logistica) dove il PUMS prevede una grande area di parcheggi di scambio, al servizio del nuovo sistema metropolitano ferroviario Terni-Narni, in risposta alla emergenza ambientale dovuta al forte inquinamento della conca ternana.



7.4 comprensorio Terni- Narni - mobilità pubblica - (fonte PUMS)

La circolazione dei veicoli privati, nelle principali città italiane ed europee, si va sempre più caratterizzando verso la moderazione della velocità.

Le città 30 sono luoghi urbani dove si punta ad una fluidificazione lenta del traffico (riducendo al minimo i fenomeni di "stop and go" che massimizza, tre l'altro, la capacità delle strade, puntando ad una condivisione degli spazi tra i vari utenti che nelle strade si muovono (pedoni, ciclisti, auto, trasporto pubblico etc).

Il PUMS delle città di Terni-Narni ha individuato una serie di nodi (10 punti singolari) su cui condurre una pianificazione/progettazione in grado di migliorarne la sicurezza e la fluidità. Alcuni nodi appartengono al quadrante Nord della città (Zona Borgo Rivo- Campitello) dove sono collocati gli interventi denominati R2,R3 e R4.

Una proposta interessa il quartiere racchiuso all'interno di Via Lessini e Via del Maglio. Altri interventi sono collocati nel quadrante Sud della città, in corrispondenza dell'Ospedale e di Via Turati (Interventi R6,R7,R8 e R9).

Una attenzione particolare è stata poi riservata al nodo di traffico che alimenterà l'area del nuovo palazzetto dello Sport, collocato tra Viale dello Stadio e la zona dell'ex Foro Boario, di cui di seguito si allega l'approfondimento del gruppo di progettazione SINTAGMA, che ha redatto le schede del PUMS

8 - ASPETTI AMBIENTALI

8.1 ANALISI DEL RUMORE

La zonizzazione acustica prevista nel vigente PRG, tavola 11, utile alla programmazione commerciale, consiste nell'assegnazione a ciascuna porzione omogenea di territorio, di una delle sei classi individuate dal DPCM 1/03/1991, sulla base della prevalente ed effettiva destinazione d'uso del territorio; individua le fasce entro le quali sono fissati i limiti massimi di emissione sonora a seconda delle destinazioni d'uso delle aree sia reali che di progetto.

I valori dei limiti massimi del livello sonoro equivalente (leq A) relativi alle classi di destinazione d'uso del territorio sono i seguenti:

classi di destinazioni d'uso del territorio		tempi di riferimento	
		diurno (leq A)	notturno (leq A)
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prevalentemente residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

2. La determinazione delle classi di rumorosità nella zonizzazione acustica proposta nel piano, risponde ai seguenti criteri:

a) Individuazione delle zone in classe I

Sono state incluse:

Aree ospedaliere e scolastiche

Aree destinate al riposo ed allo svago

Aree residenziali rurali

Aree di particolare interesse storico, artistico ed architettonico

Aree a parco e riserve naturali

Non sono state incluse e ricadono nelle corrispettive classi II, III o IV:

Aree verdi di quartiere

Strutture scolastiche di piccole dimensioni inserite nel tessuto edilizio residenziale

Strutture sanitarie di piccole dimensioni inserite nel tessuto edilizio residenziale

Aree verdi con prevalenza di strutture sportive

b) Individuazione delle zone in classe II, III e IV

Parametri assunti:

Densità della popolazione (n.ro abitanti/ettaro)

Densità delle attività commerciali (n.ro abitanti/esercizio commerciale)

Densità di attività artigianali

Volume del traffico veicolare e ferroviario presente

c) Individuazione delle zone in classe V e VI

Sono state individuate le zone che negli strumenti urbanistici hanno come destinazione:

grande industria (classe VI)

industria e artigianato ed in genere le aree ad esse correlate (classe V)

Dal confronto del piano di zonizzazione con la mappatura acustica, sono state individuate le aree a rischio.

La Direttiva Europea n. 2002/49/CE stabilisce che l'esposizione al rumore negli agglomerati urbani debba essere valutata mediante gli indicatori L_{den} e L_{night} . Il primo è utilizzato per valutare l'esposizione globale al rumore, mentre il secondo per la valutazione del disturbo notturno. Dall'analisi del processo di mappatura acustica strategica eseguita nell'agglomerato urbano di Terni ed approvata con Delibera di Giunta Comunale n.273 del 05/10/2017 è emerso quanto segue:

- considerando tutte le sorgenti presenti nell'agglomerato urbano di Terni, l'esposizione al rumore globale della popolazione dell'agglomerato di Terni è molto elevata. Solo il 14% della popolazione è soggetto a $L_{den} < 55$ dB(A), mentre il 23% è esposto a $L_{den} \geq 65$ dB(A)

- considerando tutte le sorgenti presenti nell'agglomerato urbano di Terni, l'esposizione notturna è molto elevata. Circa il 90% della popolazione è soggetta a $L_n < 45$ dB(A), mentre il 30% è esposto a $L_n \geq 55$ dB(A);

- la causa principale di tale situazione è da ricercare nel rumore originato dalle infrastrutture stradali. L'impatto delle sorgenti ferroviarie è meno rilevante, mentre le sorgenti industriali evidenziano localmente impatti importanti;

- intorno al 70% della popolazione esposta a valori rilevanti di rumore causato da infrastrutture ferroviarie risiede in edifici caratterizzati dalla presenza di una facciata silenziosa. Di conseguenza, l'effetto di tali sorgenti risulta essere ancora meno impattante. Tale percentuale scende circa al 50% per la popolazione esposta alle emissioni delle sorgenti industriali e delle infrastrutture stradali di maggiore immissione ($L_{den} \geq 70$ dB(A) o $L_n \geq 60$ dB(A)). Nei restanti casi la percentuale di popolazione esposta residente in edifici con facciata silenziosa non supera il 22%;

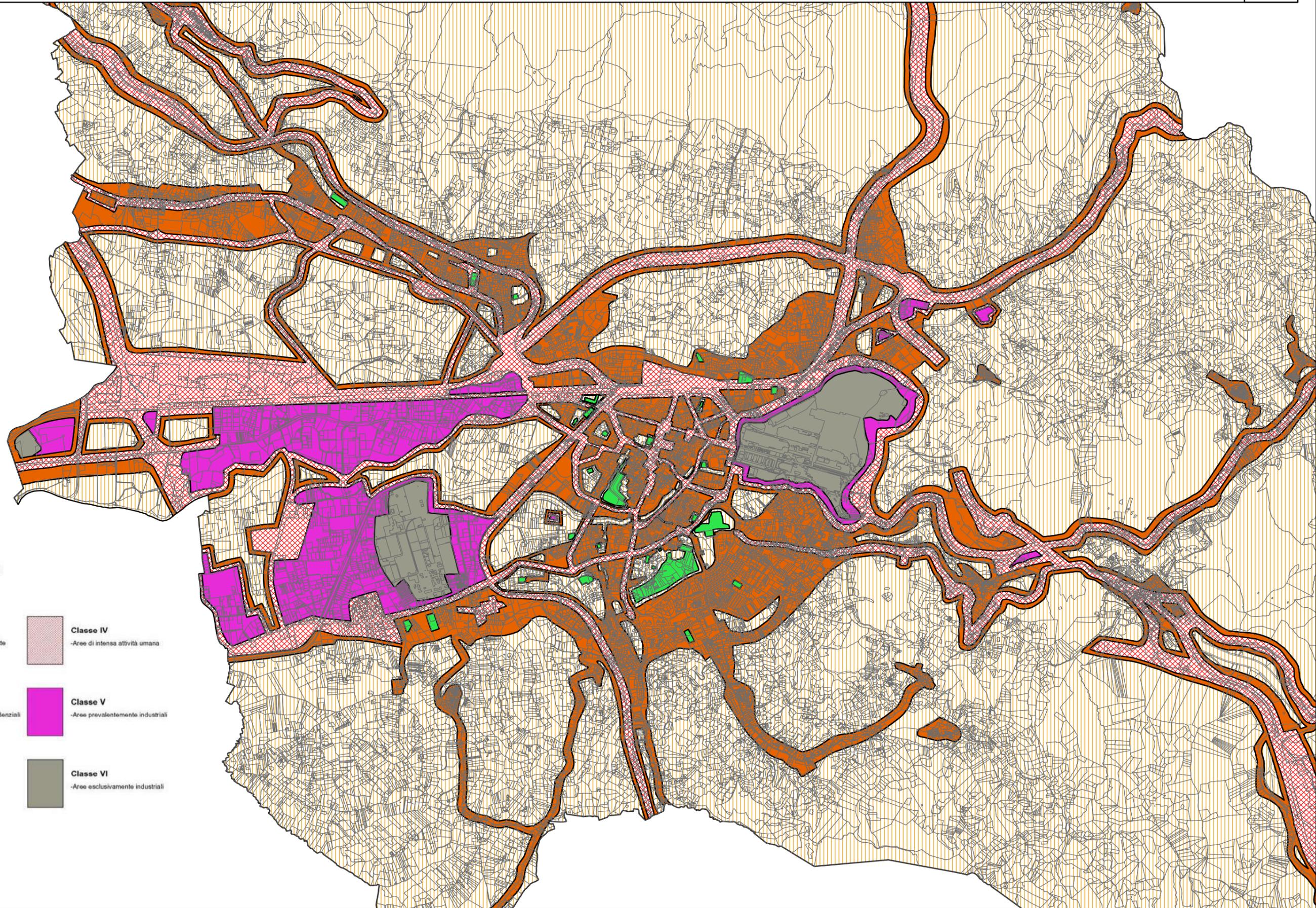
- considerando tutte le sorgenti, la bassa percentuale di abitanti esposti a $L_{den} < 70$ dB(A) e $L_n < 60$ dB(A) in edifici dotati di facciata silenziosa rende la situazione generale particolarmente critica. Di tale situazione la responsabilità è principalmente collegata alle sorgenti stradali e alla natura particolarmente compatta dell'agglomerato in esame;

- l'esposizione degli edifici scolastici alle emissioni delle infrastrutture stradali è decisamente rilevante.

Nella **tavola 12** la Mappatura acustica dell'agglomerato urbano di Terni



PRG- ZONIZZAZIONE ACUSTICA

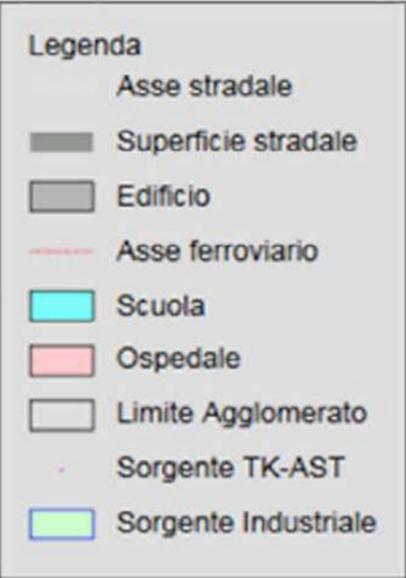
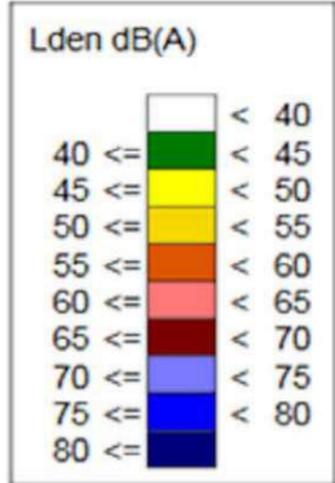
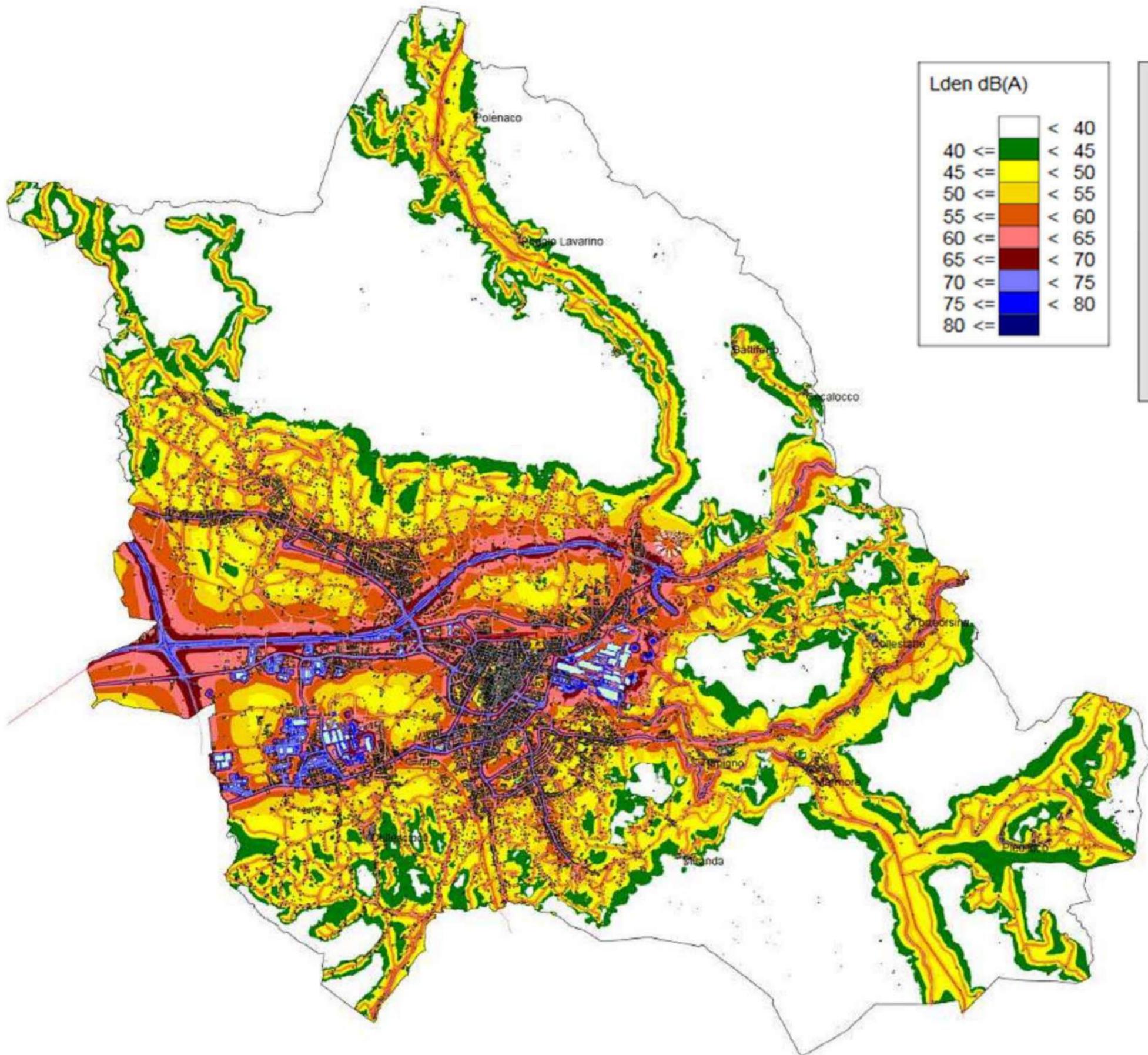


Legenda

- | | | | |
|--|--|---|--|
|  | Classe I
-Aree particolarmente protette |  | Classe IV
-Aree di intensa attività umana |
|  | Classe II
-Aree prevalentemente residenziali |  | Classe V
-Aree prevalentemente industriali |
|  | Classe III
-Aree di tipo misto protette |  | Classe VI
-Aree esclusivamente industriali |



MAPPA ACUSTICA DELL'AGGLOMERATO URBANO DI TERNI



8.2 ANALISI DELLA QUALITA' DELL'ARIA DELLA CONCA TERNANA

Una delle prime azioni individuata dal Decreto Legislativo n. 155/2010 è la zonizzazione o meglio il suo riesame ai sensi delle nuove indicazioni normative. Le zone omogenee sono individuate in base alle caratteristiche prevalenti di orografia, carico emissivo, popolazione e ubicazione altimetrica dei centri abitati, così come illustrato in **tavola 13**

Si è giunti alla individuazione delle tre zone omogenee in cui risulta diviso il territorio regionale (figura seguente) utilizzando i confini amministrativi dei comuni che permettono una migliore gestione delle aree omogenee:

- Zona collinare e montuosa
- Zona di valle
- Zona della Conca Ternana

La Zona della Conca Ternana è costituita da una particolare valle, circondata da rilievi montuosi, caratterizzata sia dalle pressioni dovute alla densità abitativa, trasporto e riscaldamento degli edifici, sia da pressioni in termini emissivi dovute al polo industriale Terni-Narni. In considerazione delle caratteristiche orografiche e meteo climatiche in questa zona sono particolarmente omogenei i livelli di concentrazione degli inquinanti, specialmente per le polveri fini nel periodo invernale.

La Regione attraverso le centraline della rete di monitoraggio della qualità dell'aria, gestite da ARPA, effettua un controllo della qualità dell'aria ed inoltre sostiene studi e la predisposizione di scenari per valutare le misure da mettere in atto per il miglioramento e mantenimento della qualità dell'aria.

A Terni sono presenti 3 centraline della qualità dell'aria di tipo urbano:

- **Terni-Borgo Rivo**
- **Terni -Carrara**
- **Terni-Le Grazie**

e 2 centraline della qualità dell'aria di tipo industriale:

- **Terni - Prisciano**
- **Terni Maratta**



ZONE OMOGENEE DELLA REGIONE UMBRIA AI FINI DELLA CLASSIFICAZIONE DELLA QUALITA' DELL'ARIA

