



# IL PRG - LA ZONIZZAZIONE DEL COMMERCIO

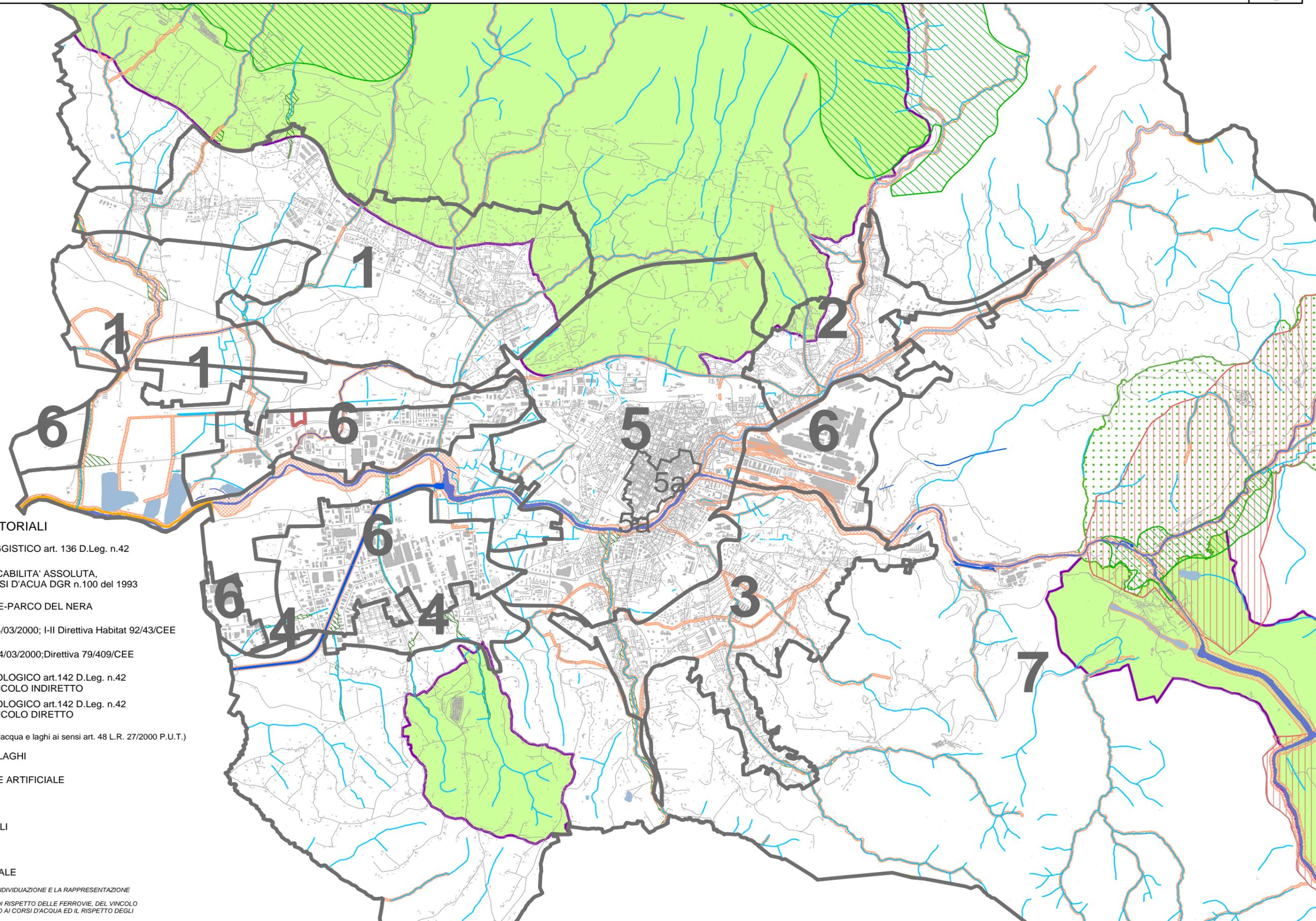
TAV.

7



- 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 SOVRAORDINATI.  
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.

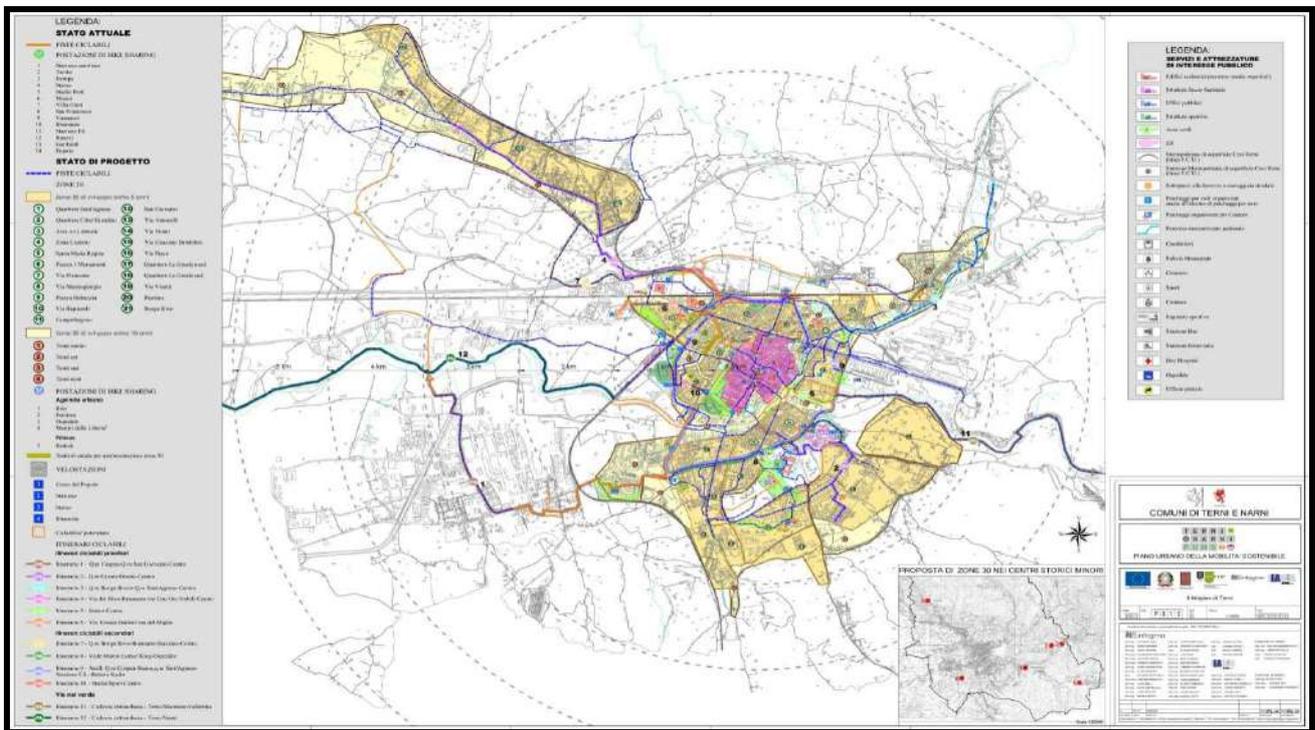
## 7 - IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

### 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

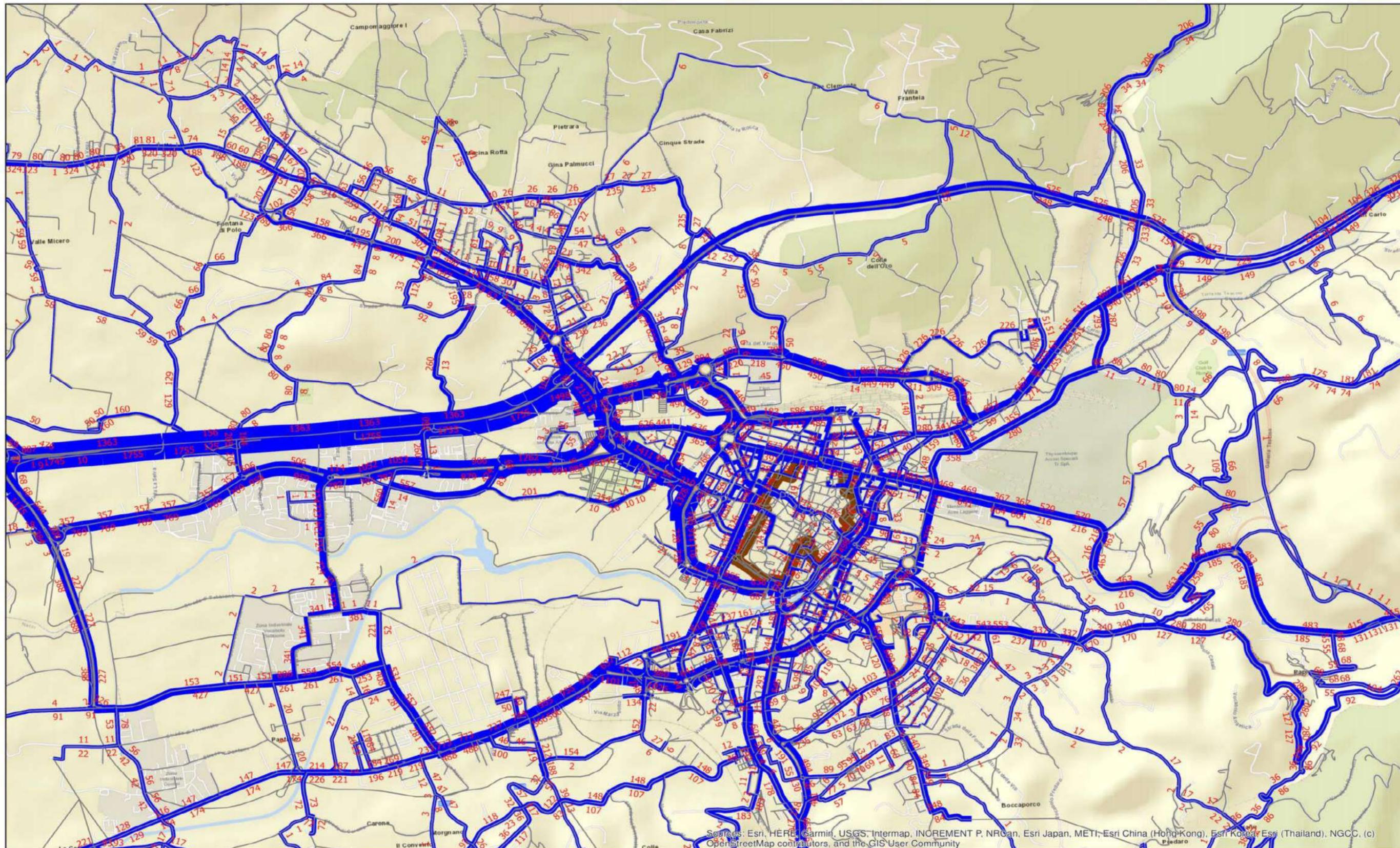
## COMUNI DI TERNI E NARNI

## PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

BRTM0010

Assegnazione della matrice attuale calibrata - Terni

Scala 1:25.000





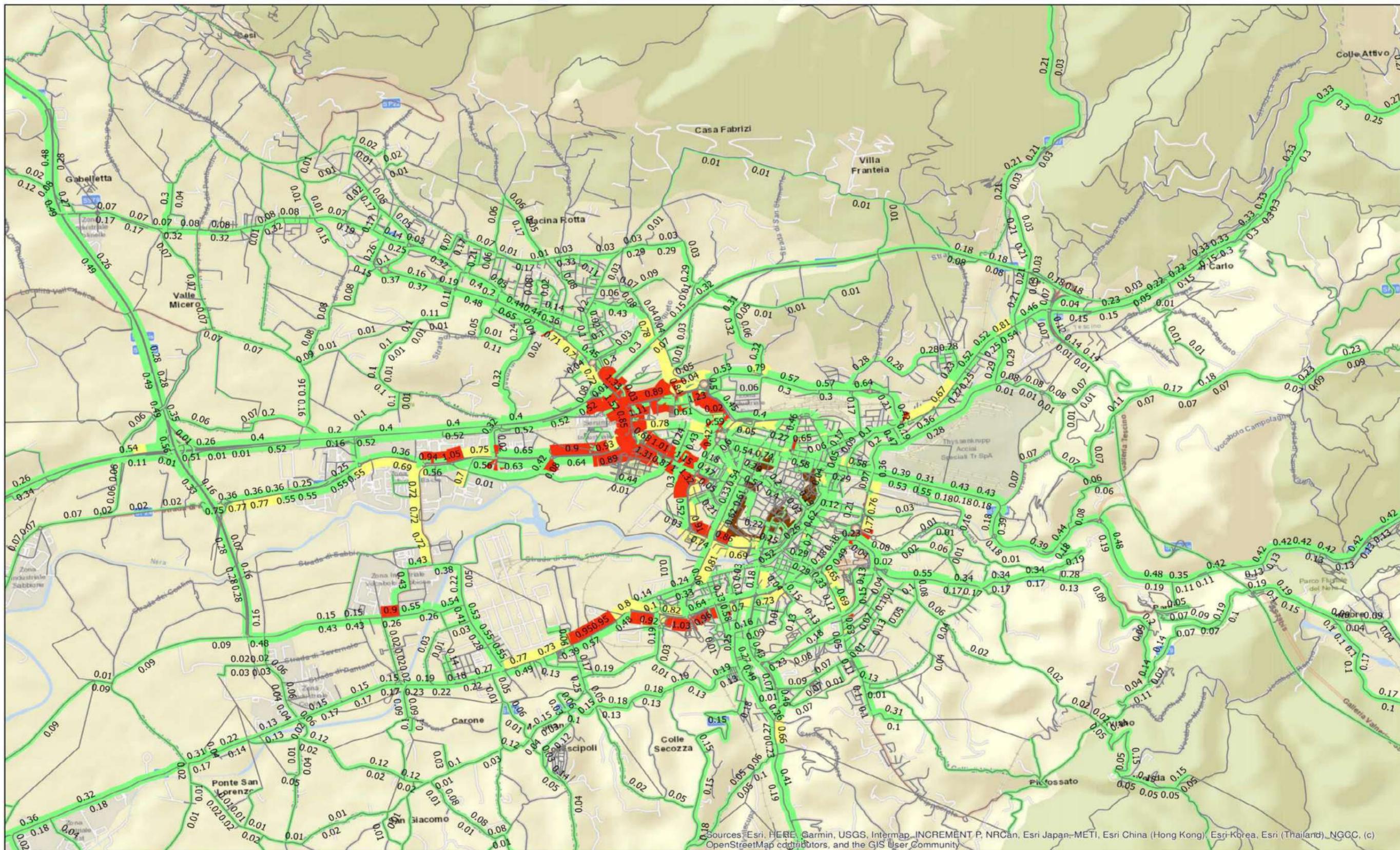
# SCHEMATIZZAZIONE RAPPORTO FLUSSI/CAPACITA'

TAV.  
**10**

## 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 finanzia 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. Staino)***

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 ciclopeditoni 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.

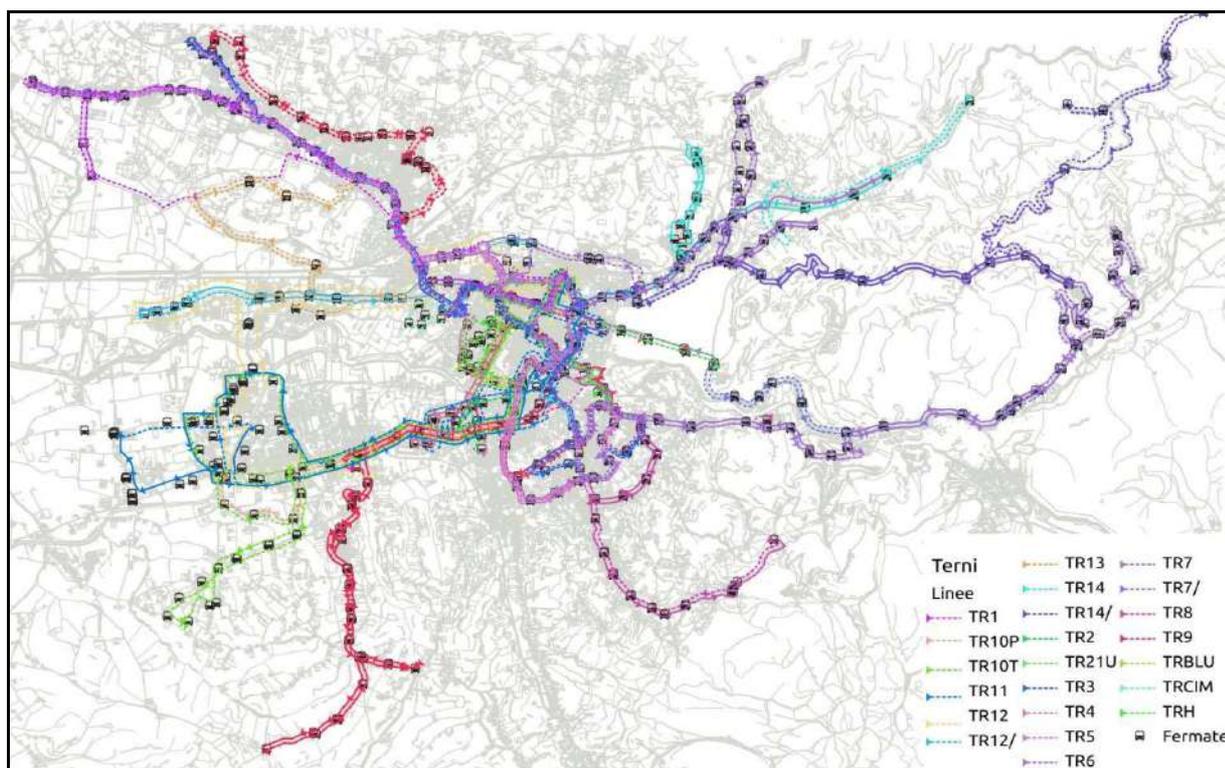
È il nodo idoneo per le infrastrutture pubbliche di servizio da cui dovranno partire tutti i collegamenti fisici e telematici tra area del centro città e servizi di pubblica utilità quali Polo Sanitario, Polo Universitario, Polo Finanziario.

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 – Mercati ( 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.

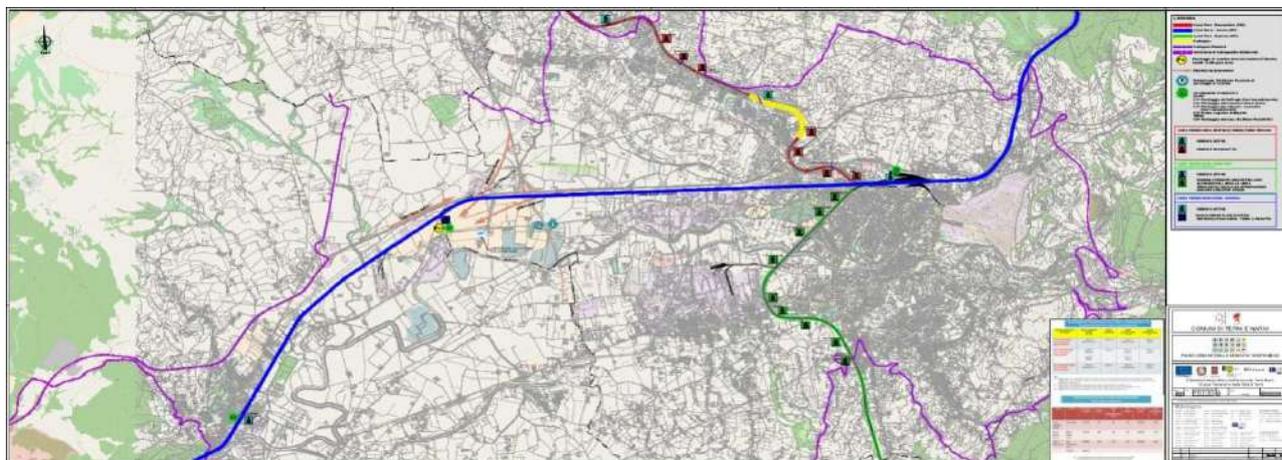


7.2 i servizi ordinari eserciti da Busitalia (fonte PUMS)

### 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;

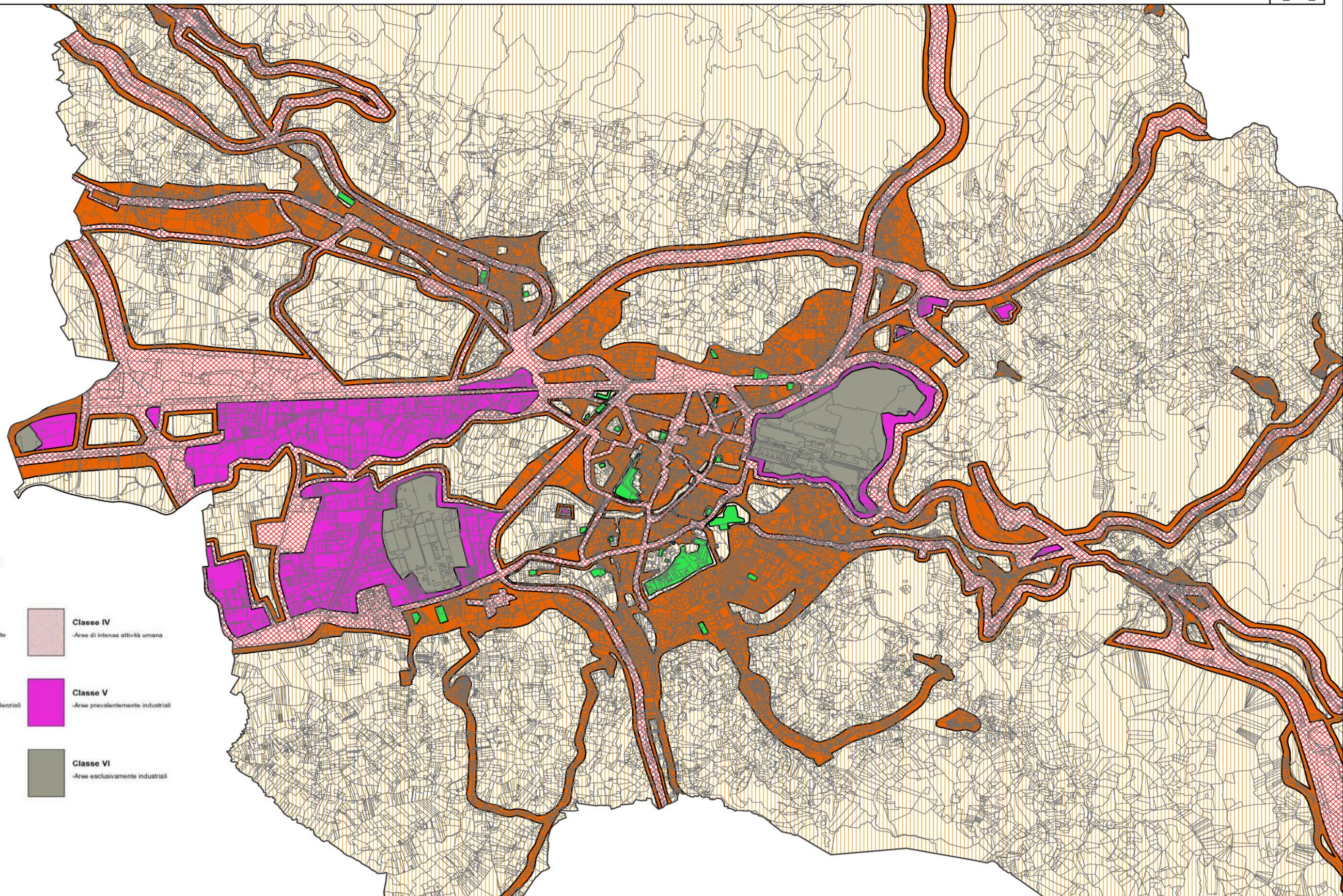
- l'esposizione degli edifici scolastici alle emissioni delle infrastrutture stradali è decisamente rilevante.

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



# PRG- ZONIZZAZIONE ACUSTICA

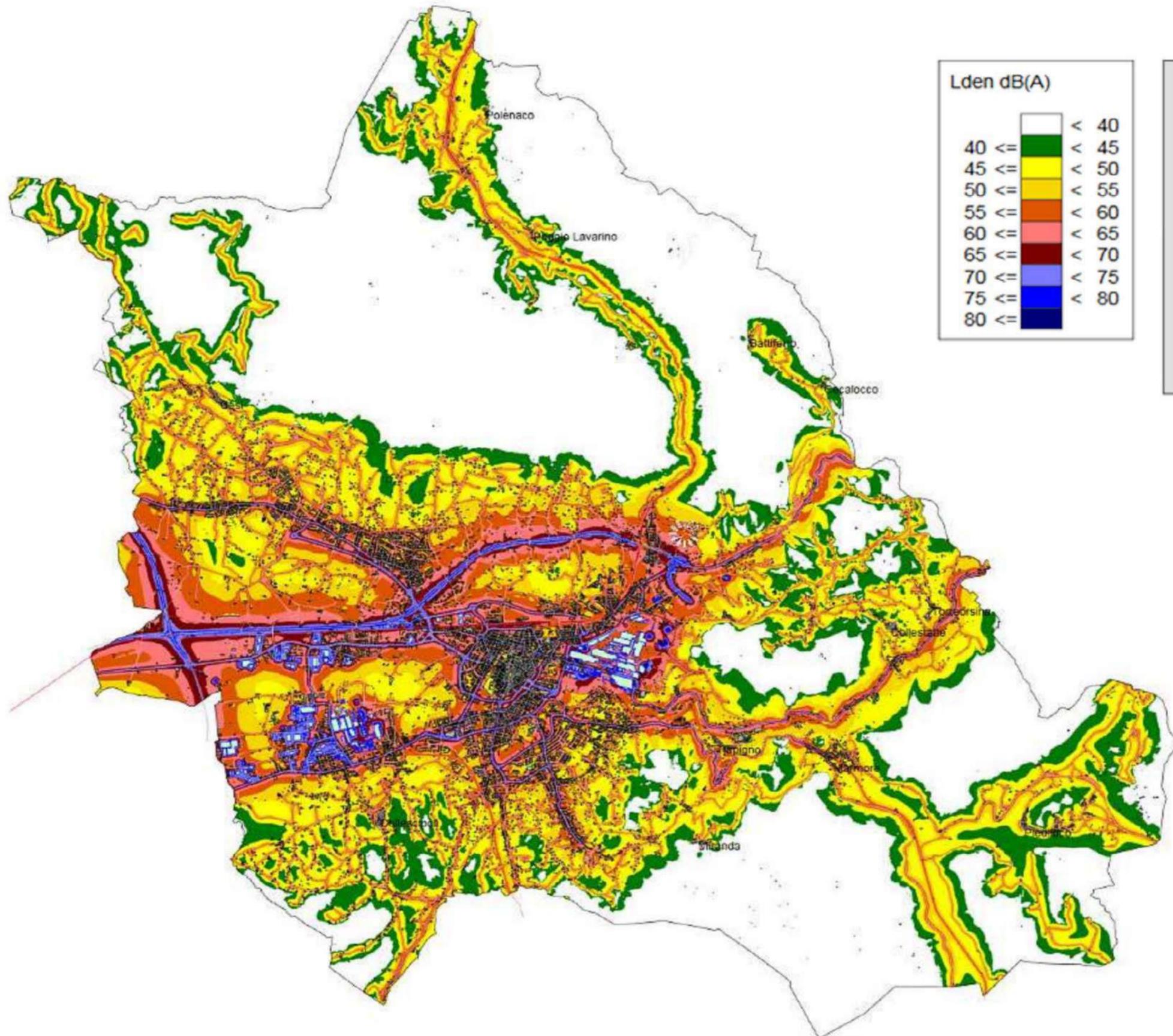
TAV.  
**11**



## Legenda

- |  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | <b>Classo I</b><br>-Aree particolarmente protette      |  | <b>Classo IV</b><br>-Aree di intensa attività umana  |
|  | <b>Classo II</b><br>-Aree prevalentemente residenziali |  | <b>Classo V</b><br>-Aree prevalentemente industriali |
|  | <b>Classo III</b><br>-Aree di tipo misto protette      |  | <b>Classo VI</b><br>-Aree esclusivamente industriali |

# MAPPA ACUSTICA DELL'AGGLOMERATO URBANO DI TERNI



**Legenda**

- Asse stradale
- Superficie stradale
- Edificio
- Asse ferroviario
- Scuola
- Ospedale
- Limite Agglomerato
- Sorgente TK-AST
- Sorgente Industriale

## 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**

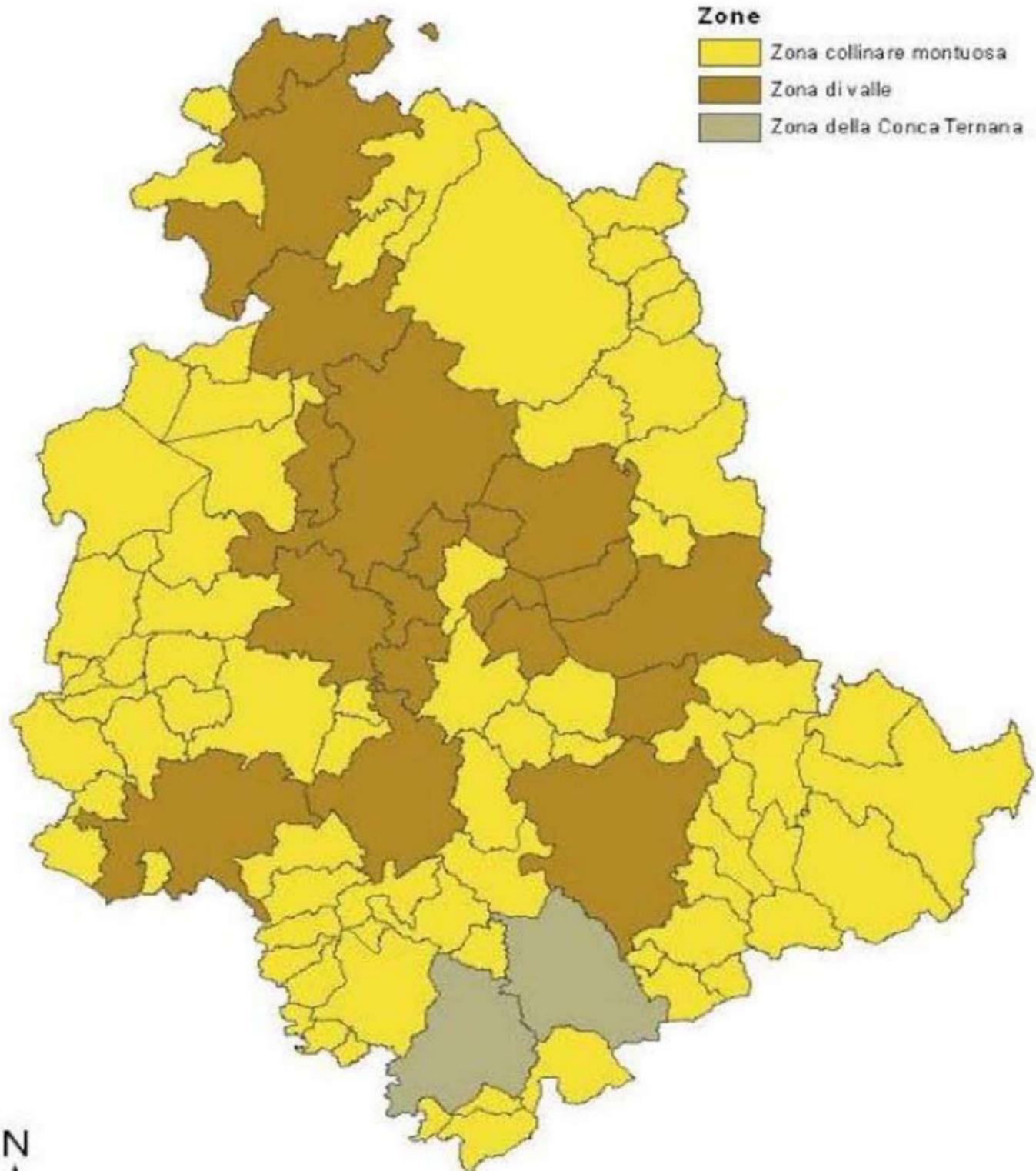
e 2 centraline della qualità dell'aria di tipo industriale:

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



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

TAV.  
**13**



Dalla valutazione della qualità dell'aria a Terni dal 2005 al 2020 rispetto alle concentrazioni del particolato PM10 Anno 2017 risulta la situazione illustrata nella tabella seguente:

Particolato PM10 Numero superamenti Limite Media giornaliera																
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Terni Le Grazie	43	40	64	59	44	26	69	74	63	57	69	59	48	49	32	52
Terni Borgo Rivo	53	48	42	28	14	24	26	29	29	39	62	52	43	39	32	44
Terni Carrara	36	60				8	21	16	50	32	51	50	28	32	22	36
Terni Prisciano	76	103	123	93	56						41	43	33	18	20	24
Terni Maratta	38	22	36	35	28						45	46	48	47	36	49
Limite	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

8.1 analisi comparativa qualità dell'aria (fonte ARPA)

### 8.3 ANALISI DEL SISTEMA DELLE ACQUE

Il vasto territorio comunale è caratterizzato dalla presenza di tre principali tipologie di acquiferi.

Tramite la geologia/litologia si possono distinguere le principali unità nell'area comunale:

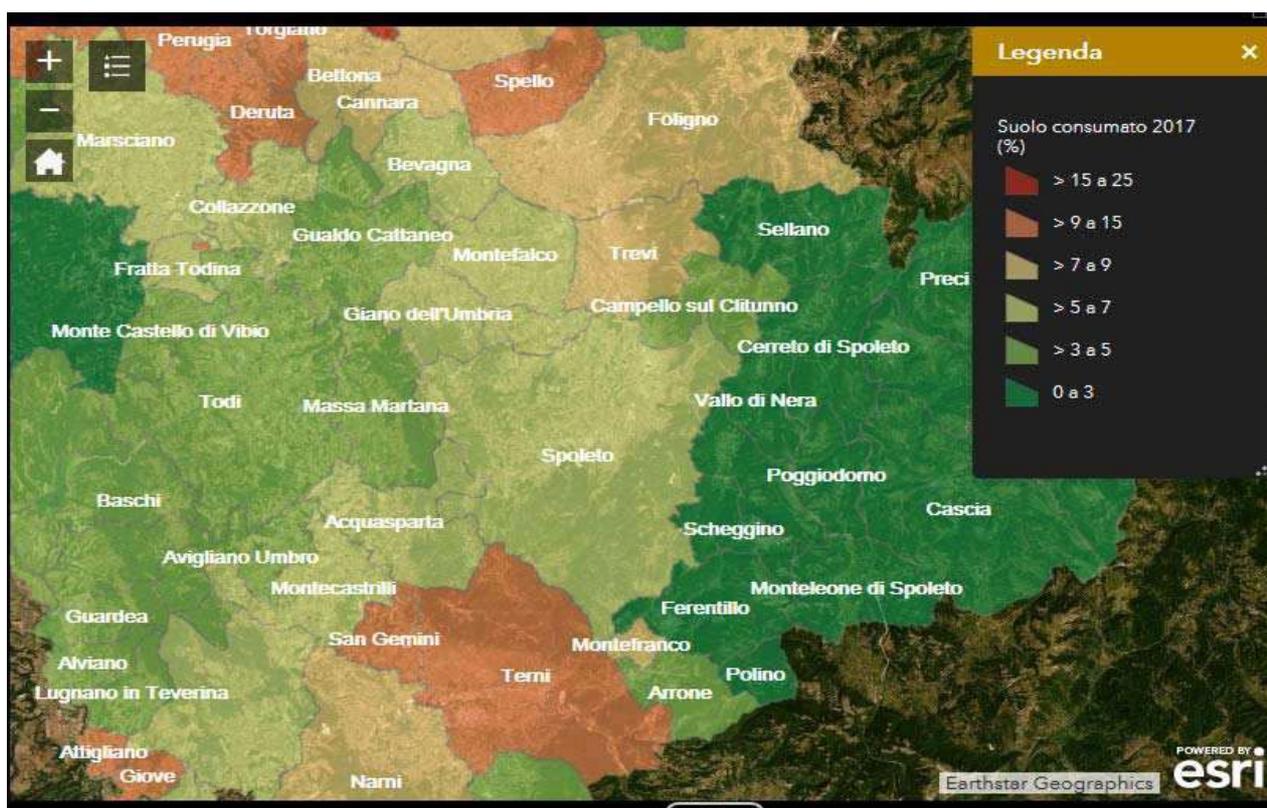
- 1) acquiferi contenuti nel rilievo flyscioide;
- 2) acquiferi dei depositi continentali pleistocenici;
- 3) acquiferi delle alluvioni attuali, terrazzate dell'Alta Valle del Tevere e conoidi.

I Comuni di Terni e Narni appartengono al Bacino del Nera.

Il bacino del Fiume Nera presenta una superficie totale di 4.311 km<sup>2</sup> è prevalentemente montuoso e presenta la quota media più alta tra i vari bacini umbri. E' caratterizzato dalla prevalenza di terreni calcarei ad elevata permeabilità e solo su ridotte estensioni sono presenti terreni poco permeabili.

## 8.4 ANALISI DEL CONSUMO DI SUOLO

Come si evince dal sito dell'Arpa Umbria in merito al consumo di suolo dei Comuni appartenenti alla Regione Umbria, emerge che il Comune di Terni ha un consumo di suolo molto elevato: **range da >15 a 25** mentre il Comune di Narni ha un consumo di suolo nella norma range da >7 a 9:



8.1 Consumo di suolo in Umbria anno 2017 - fonte sito ARPA

Nel Comune di Terni si è verificato un incremento di suolo consumato di 42 ettari dal 2012 (incremento di suolo consumato tra il 2012 e il 2017) ed un incremento di suolo consumato di 2 ettari tra il 2016 e il 2017.

**Consumo al 2017= 2.818 ettari**

## 9- LA PROGRAMMAZIONE COMMERCIALE

### 9.1 SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO E SCELTE DI PROGRAMMAZIONE

Il presente Documento, in accordo con i profili normativi richiamati al precedente capitolo 2, con le linee programmatiche dell'ente di cui al precedente capitolo 3 attraverso il DUP e sulla scorta delle conoscenze di cui ai precedenti capitoli 3, 4, 5 e 8, nonché in relazione agli indirizzi dati per il governo del territorio e di cui ai precedenti capitoli 6 e 7 attraverso il PRG ed il PUMS, definisce, nell'assenza del *Piano triennale di indirizzo strategico del commercio* di competenza della Regione Umbria, il quadro di riferimento per la programmazione commerciale del Comune di Terni ed in particolare:

- Fissa i **principi di riferimento** a cui riferire le politiche di settore, come riportato al successivo paragrafo 9.1.1;
- Fornisce le regole per la **classificazione del territorio** in aree sature, critiche o dedicate come riportato al successivo paragrafo 9.1.2;
- Fornisce le prescrizioni in merito alla **localizzazione delle superfici di vendita**, come riportato al successivo paragrafo 9.1.3;
- Individua l'**ambito di rigenerazione urbana** come riportato al successivo paragrafo 9.1.4;
- Fornisce le direttive in merito all'applicazione dell'**onere aggiuntivo** di cui all'Art. 10 Bis della L.R. 10/2014, come riportato al successivo paragrafo 9.1.5;
- Delinea il percorso da sviluppare nelle **successive fasi** a valle del presente documento, come riportato nel successivo paragrafo 9.1.6;

Il Documento costituisce, pertanto, il punto di partenza di un processo articolato e proiettato nel tempo che trova al suo interno gli elementi di coerenza a cui fare riferimento e dai quali ne deriva l'idea del ruolo che il settore commerciale riveste all'interno delle politiche dell'ente per il governo del territorio.

Il quadro conoscitivo posto alla base del Documento è stato costruito attraverso gli elementi disponibili, per quanto non del tutto sufficienti per restituire la complessità di un periodo storico in continua e drammatica evoluzione e che nel giro di pochi anni ha visto alternarsi situazioni inedite e capaci di incidere profondamente sulla vita della comunità nazionale e locale, quali il Covid e poi la guerra in Ucraina e la connessa crisi energetica e ripresa dell'inflazione. Le conclusioni che ne sono derivate impongono la necessità, presa in considerazione dalle scelte programmatiche che vengono effettuate, di dover gestire le future politiche di settore mettendo in atto iniziative ed azioni in grado di leggere, in modo efficace e nei tempi congrui, le dinamiche presenti e la loro evoluzione per poter mettere a punto ed adeguare le risposte che saranno definite nelle successive fasi di approfondimento attraverso specifici strumenti.

#### **9.1.1. I PRINCIPI DI RIFERIMENTO**

L'assetto del territorio che si è delineato nel tempo per la sedimentazione storica e per le scelte urbanistiche dei piani che hanno preceduto quello vigente e dello stesso, restituisce una città fortemente orientata ad uno sviluppo integrato tra funzioni residenziali e servizi, come riportato all'interno dei vigenti atti programmatici dell'ente. In questo scenario il Commercio riveste un ruolo chiave per la comunità urbana, contribuendo in modo significativo e sostanziale a caratterizzarne l'identità secondo le sue varie forme, sia quelle più legate ed integrate al tessuto residenziale, sia quelle organizzate in forme più autonome, il tutto ricondotto all'assetto che trova nel PRG parte strutturale l'idea di città e la sua intelaiatura e valenze di riferimento. Uno dei principi fondamentali a cui si intendono riferire le politiche del commercio ed anche alla luce della classificazione del territorio a tal fine, è quello della sostenibilità, da declinare nelle sue varie accezioni, compresa quella legata alla riduzione del consumo di suolo ed alla mobilità. Un approccio sostenibile alle politiche del commercio è legato a quanto segue:

1. Capacità di contribuire a caratterizzare, salvaguardare e valorizzare la città consolidata ed i suoi caratteri identitari legati all'articolazione e integrazione funzionale dei suoi ambiti;
2. Ruolo fondamentale di prossimità dei servizi commerciali di vicinato e di medie superfici tipologia M1, in coerenza con la rete commerciale attuale della città atta a contribuire alla qualità della vita dei quartieri e in genere dei nuclei residenziali, da preferire alla concentrazione delle grandi superfici di vendita, da cui possono più facilmente e più gravemente derivare squilibri urbanistici e marginalizzazione delle aree più esterne.
3. Ruolo chiave della tipologia di superficie di vendita M2 nell'area centrale, quale volano di rigenerazione urbana e costituzione di elementi puntuali di attrattività.

4. Maggiore accessibilità della rete commerciale se integrata al tessuto residenziale, con positive ricadute sulla fruibilità da parte degli utenti, compresa la crescente popolazione anziana, nonché sul sistema della mobilità a favore del trasporto pubblico rispetto a quello privato ed alle sue ricadute negative;
5. Ruolo del commercio anche in relazione alla valorizzazione delle filiere di qualità legate al territorio ed alle sue produzioni, con particolare riferimento ai prodotti tipici, alle produzioni agricole biologiche ed alla filiera corta;
6. Innovazione dei servizi commerciali attraverso l'applicazione delle nuove tecnologie alla promozione e vendita dei prodotti, nonché al sistema di distribuzione degli stessi, anche puntando all'allargamento e qualificazione dell'offerta;
7. Limitazione del consumo di suolo e sostegno alla rigenerazione urbana privilegiando, per le nuove aree commerciali, la valorizzazione dei siti dismessi e/o già in precedenza urbanizzati, favorendo un approccio imperniato sul recupero dell'esistente e sulla ricollocazione negli ambiti urbani da rivitalizzare;
8. Favorire processi di valorizzazione e promozione del settore commerciale attraverso la creazione di reti o altre forme di cooperazione o iniziative tra esercizi, con la pubblica amministrazione, le associazioni di categoria e/o con altri soggetti a vario titolo interessati;
9. Le condizioni ambientali relative all'inquinamento atmosferico, rumore e congestione da traffico veicolare descritte nei precedenti capitoli 7 e 8 assumono una rilevanza specifica di particolare gravità nell'area ternana tali da configurarsi come "i motivi imperativi di interesse generale" di cui L.R. 10/2014 così come modificata dalla L.R. 23-03-2022 n. 4, art 18 comma j/bis, con la conseguenza che sono da adottare tutte le misure di contenimento e controllo delle attività commerciali, come ultime misure precedenti la soluzione estrema della dichiarazione di "area satura", che ci si riserva di attuare a seguito dell'attività monitoraggio e di revisione del Documento.

#### **9.1.2. CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO COMUNALE AI FINI DELLA PROGRAMMAZIONE COMMERCIALE: AREE SATURE, CRITICHE E DEDICATE - TAVOLA 14**

L'analisi riportata nella Tavola 14 risponde a quanto richiesto dall'Art. 11 comma 2 della L.R. 13/06/2014 n. 10 e s.m.i, in termini di valutazione delle condizioni di criticità ambientali, infrastrutturali, logistiche e di mobilità. Ne sono derivati i seguenti risultati e considerazioni:

- Assenza di aree sature per le seguenti motivazioni:

- a. Non sussistono le condizioni che comportano la classificazione in area satura in assenza del superamento delle soglie di criticità;
  - b. Le criticità della viabilità investono interi ed estesi ambiti delle aree produttive e di quello di Borgo Rivo, tali per cui la classificazione in area satura inibirebbe aperture di un rilevante numero di attività, in contrasto col principio della libera concorrenza.
  - c. L'art. 10 c.2 lett. a) della L.R. 13/06/2014 n. 10 non distingue tra le varie tipologie di superfici di vendita interessate dal blocco e così applicandolo comporterebbe il divieto di apertura di qualunque tipologia di attività commerciale in area satura, ivi compresi soprattutto gli esercizi di vicinato, con ricadute evidentemente non sostenibili per l'economia del settore e della città;
- Rilevante criticità delle zone 1 - 6A - 6D - 4 con congestione della circolazione stradale in via Narni, via Borzacchini e viale Eroi dell'Aria, che rendono difficoltosi i collegamenti, rispettivamente, con Sabbione, Maratta e Gabelletta;
  - Le zone 1(2), 6A(2), 6D(2), 6(C) e 5(1) sono valutate a compatibilità condizionata per la dotazione viaria con maggiore capacità di servizio e del tessuto edilizio più recente, munito di più ampi spazi liberi e maggiormente adattabili, confermando le scelte già oculatamente operate dal PRG;
  - Tutela della vocazione produttiva delle aree industriali in sinergia con le previsioni del PRG, evitando la localizzazione al loro interno di piccole attività commerciali, elevandone la soglia minima da mq. 200 a mq 250 di superficie di vendita (non consentendo pertanto l'esercizio di vicinato);
  - Individuazione delle aree 1(3), 6B come infrastrutturalmente idonee per la media distribuzione in accordo con quanto richiesto dalla L.R. 13/06/2014 n. 10 e s.m.i. e secondo i principi di cui all'Art. 2, comma 2 del RR 1/2018, ovvero in presenza delle condizioni per una ottimale accessibilità dalla viabilità extraurbana e di grande scorrimento ed al momento poco o non urbanizzate.

Si propone uno schema riepilogativo della classificazione delle aree in coerenza con quanto riportato in tavola 14, in base alla valutazione delle analisi e del quadro conoscitivo sopra citato.

**Aree sature: non si individuano aree sature per le motivazioni sopra riportate**

Le analisi prese a riferimento sono quelle indicate dall'art. 11 della L.R. 10/2014:

- il grado di congestione delle infrastrutture stradali (Tav. 9 e Tav. 10);
- la non idoneità delle caratteristiche infrastrutturali rispetto alle tipologie delle attività esistenti (Tavv. 2, 3, 4, 5, 6);

- la non fluidità della circolazione viaria e/o scarsa o assente accessibilità ciclo pedonale o comunque mobilità alternativa ai mezzi pubblici/privati (Tavv. 11 e 12);
- l'impossibilità in tempi ragionevoli di prevedere adeguamenti delle infrastrutture esistenti per costi e risorse economiche pubbliche non previste nelle attuali programmazioni territoriali.
- gli aspetti ambientali di cui alle Tavv. 8 e 13, alla Tabella PM10 e Figura consumo di suolo.

#### **Aree infrastrutturalmente idonee per la media distribuzione commerciale**

- **6 Aree industriali –6 B**
- **1 Borgo Rivo – 1(3)**

#### **Aree a compatibilità fortemente condizionata:**

- **Aree Industriali Maratta 6A(1)**
- **Aree Industriali Sabbione 6D(1)**

#### **Aree a compatibilità condizionata:**

- **Aree Industriali 6A(2)**
- **Aree Industriali 6C**
- **Aree Industriali 6D(2)**
- **Gabelletta 1(2)**

#### **Aree a vocazione commerciale di qualità della zona centrale**

- **Centro Storico 5(a)**
- **Aree centrali 5(2)**

#### **Aree a vocazione commerciale diffusa dei quartieri esterni**

- **Borgo Rivo 1(1)**
- **Borgo Bovio 2**
- **Capomicciolo 3**
- **Asse via Bramante 5(1)**
- **Polymer 4(1) e 4(2)**

#### **Zone non idonee al commercio: Porta urbana 1(5) Aviosuperficie 1(4) Grande industria 6E-6F**

#### **9.1.3. LOCALIZZAZIONE MEDIE E GRANDI STRUTTURE COMMERCIALI DI VENDITA - TAVOLA 15**

A partire dai principi di riferimento sopra riportati e sulla scorta dell'analisi della classificazione del territorio effettuata attraverso la Tavola 14, "Classificazione del territorio comunale ai fini della programmazione commerciale", vengono fornite attraverso la Tavola 15, "Localizzazione medie e grandi strutture commerciali", le prescrizioni specifiche per tali strutture, a cui corrisponde la restante indicazione per tutte le altre fino alle medie strutture, nonché l'indicazione delle zone