COMUNE DI TERNI

VARIANTE URBANISTICA PER REITERAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO DI AREE SITE NEL COMUNE DI TERNI IN LOC. PRISCIANO GIA' DESTINATE A VIABILITA' NEL VIGENTE P.R.G.

RAPPORTO PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA V.A.S.

ART. 9 LEGGE REGIONE UMBRIA N. 12/2010

7 maggio 2019

Ing. Marta Frittella

Ing. Leonardo Donati

Sommario

INTRODUZIONE 2

OGGETTO DEL RAPPORTO PRELIMINARE 2

LA NORMATIVA SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA 4

QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE 4

- La pianificazione paesaggistica e le tutele 4
- Piano di Assetto Idrogeologico 5
- Aree naturali protette 6
- La Rete Natura 2000 6
- Pianificazione territoriale di livello regionale 7
- Il Programma strategico territoriale (P.S.T.) e il Piano urbanistico territoriale (P.U.T.) 7
- Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) 10
- Piano territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.P.) 10
- Rete ecologica della Regione Umbria (R.E.R.U.) 14
- Piano regionale per la qualità dell'aria 15
- Pianificazione acustica 17

IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI TERNI 19

DESCRIZIONE DELLA VARIAZIONE DI PIANO 24

- Principali elementi progettuali 24

CARATTERIZZAZIONE E VALUTAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI AMBIENTALI 26

- AMBIENTE IDRICO 27
- SUOLO E SOTTOSUOLO 28
- FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI 31
- PAESAGGIO E ARCHEOLOGIA 32
- RUMORE 33
- ATMOSFERA 34
- SALUTE PUBBLICA 34

CONCLUSIONI 35

INTRODUZIONE

Il presente documento rappresenta, ai sensi dell'art. 12 - Titolo II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, il Rapporto Preliminare ed è elaborato al fine di dare luogo alla Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica di piani o programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.
Il Rapporto preliminare, primo elemento all'interno della procedura di Assoggettabilità a VAS, ha l'obiettivo di fornire le informazioni atte a definire la necessità o meno di intraprendere la procedura di VAS. In tale documento si fornisce la descrizione della variazione di Piano e le informazioni ed i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente comportati dalla sua attuazione con riferimento alle diverse componenti ambientali.
Il Rapporto Preliminare è sviluppato sulla base dei criteri di cui all'Allegato I della Parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

OGGETTO DEL RAPPORTO PRELIMINARE

Oggetto del presente Rapporto Preliminare è una variante al Piano Regolatore del Comune di Terni, relativamente alle tavole A 15/20 del vigente PRG - Parte Operativa. Tale variante, pur non comportando modifiche alla pianificazione previgente approvata con D.C.C. di Terni n. 307/2008, si rende necessaria per effetto del disposto dell'art. 218 c. 4 della L.R. Umbria n. 1/2015 che prevede espressamente che i vincoli preordinati all'esproprio, di durata quinquennale, dopo la loro decadenza, possano essere motivatamente reiterati attraverso un atto che, ai sensi del comma 1 del medesimo articolo o dell'art. 219 comportino variante al piano regolatore generale.
Per quanto sopra si sottolinea che non vengono apportate modifiche alle corrispondenti tavole A 15/20 del Nuovo PRG – Parte Operativa approvato con D.C.C. n. 307/2008 che vengono, con il presente procedimento, integralmente confermate e, con esse, reiterati i vincoli espropriativi connessi alla realizzazione della prevista opera pubblica denominata "Bretella stradale AST - San Carlo" nel Piano Opere Pubbliche del Comune di Terni approvato con D.C.C. n. 131 del 16/04.2019.
Si riporta in Figura 1 uno stralcio della tavola di progetto "TAV 01 – INQUADRAMENTO URBANISTICO E CATASTALE" che mostra la perfetta coerenza del tracciato stradale di progetto con le previsioni urbanistiche contenute nella corrispondente tavola di PRG approvato con DCC n. 307/2008. Si rimanda al Progetto di fattibilità tecnico economica per ulteriori approfondimenti in merito.

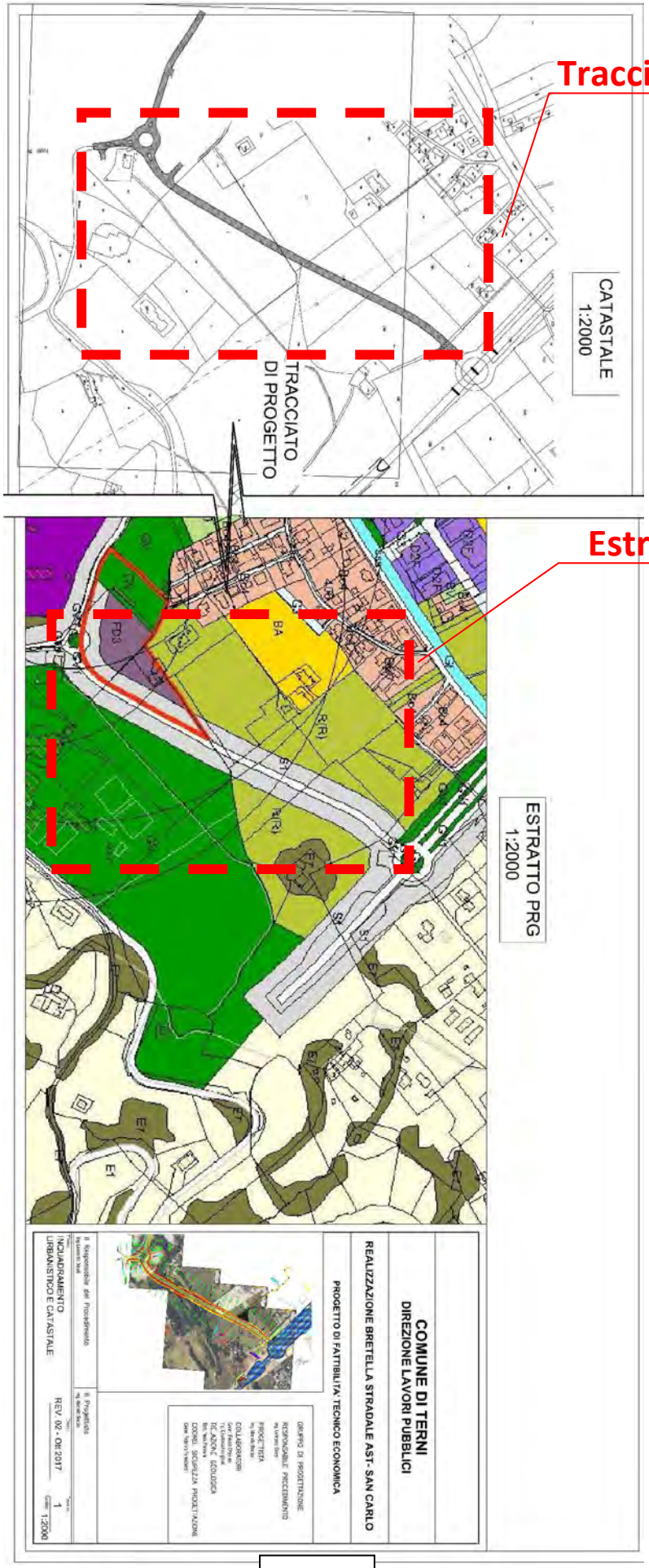

Tracciato di progetto
CATASTALE
1:2000
TRACCIATO
DI PROGETTO
Estratto di P.R.G.
ESTRATTO PRG
1:2000
COMUNE DI TERNI
DIREZIONE LAVORI PUBBLICI
REALIZZAZIONE BRETELLA STRADALE AST- SAN CARLO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA
INQUADRAMENTO
URBANISTICO E CATASTALE
REV. 02 - DIC 2017
1
1:2000

Figura 1

LA NORMATIVA SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La Direttiva Europea 2001/42/CE del 27 giugno 2001

La necessità di sottoporre a valutazione degli impatti sull'ambiente non solo i progetti, ma anche i piani ed i programmi, viene sancita dalla Direttiva Europea 2001/42/CE. Tale norma, all'art. 1, individua l'obiettivo di "Garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".
La Direttiva riconosce, quindi, la necessità di valutare gli effetti significativi sul'ambiente di piani e programmi per poterne tenere conto nella redazione degli stessi specificando (art. 3) che per i piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

Il Codice dell'ambiente D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

I principi stabiliti dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE sono stati in Italia recepiti attraverso il D.Lgs. n. 152/2006 (c.d. Codice dell'Ambiente) che, in particolare, stabilisce all'art. 6 che "La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale". L'art. 11 dello stesso codice individua come primo step della Valutazione Ambientale Strategica lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità sulla base della quale l'autorità competente esprime il parere sulla necessità di sottoporre le proposte di piano o di programma alla valutazione ambientale strategica.

Riferimenti legislativi della Regione UMBRIA

La Regione dell'Umbria ha regolato la materia della VAS con i seguenti principali atti normativi:

- Legge regionale 16 febbraio 2010, n. 12 (Norme di riordino e semplificazione in materia di valutazione ambientale strategica e valutazione di impatto ambientale, in attuazione dell'articolo 35 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i);
- Legge Regionale n. 1/2015;
- D.G.R. n. 233/2018.

QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE

La pianificazione paesaggistica e le tutele

Il Codice dei Beni Culturali di cui al D.Lgs. n. 42/2004 attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale del nostro Paese e prevede, per aree di particolare pregio, l'apposizione di specifico vincolo.
L'area oggetto della presente variante non è soggetta a vincoli previsti dalla normativa in questione, come si evince dalla Figura 2.

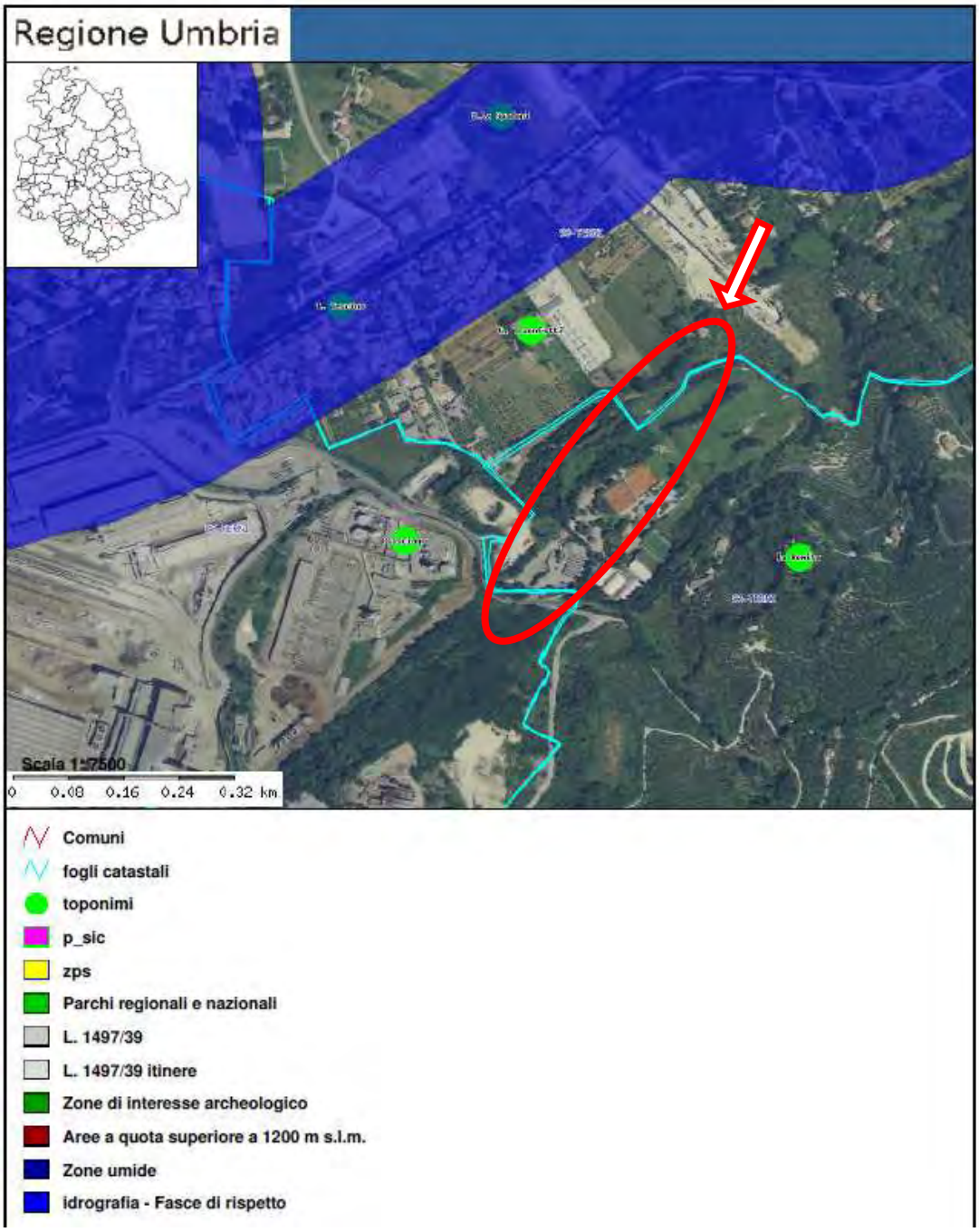


Figura 2

Piano di Assetto Idrogeologico

L'Autorità di Bacino del Fiume Tevere in data 10/11/2006 ha approvato il PAI (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico) con il quale sono state individuate le aree di esondazione (fasce A, B, C) e le zone di rischio idraulico (Aree R4, R3, R2 e R1) e normate le attività in tali zone.

L'area oggetto di variante di Piano non risulta interessata da alcuna perimetrazione PAI, come si evince dalla figura 3.

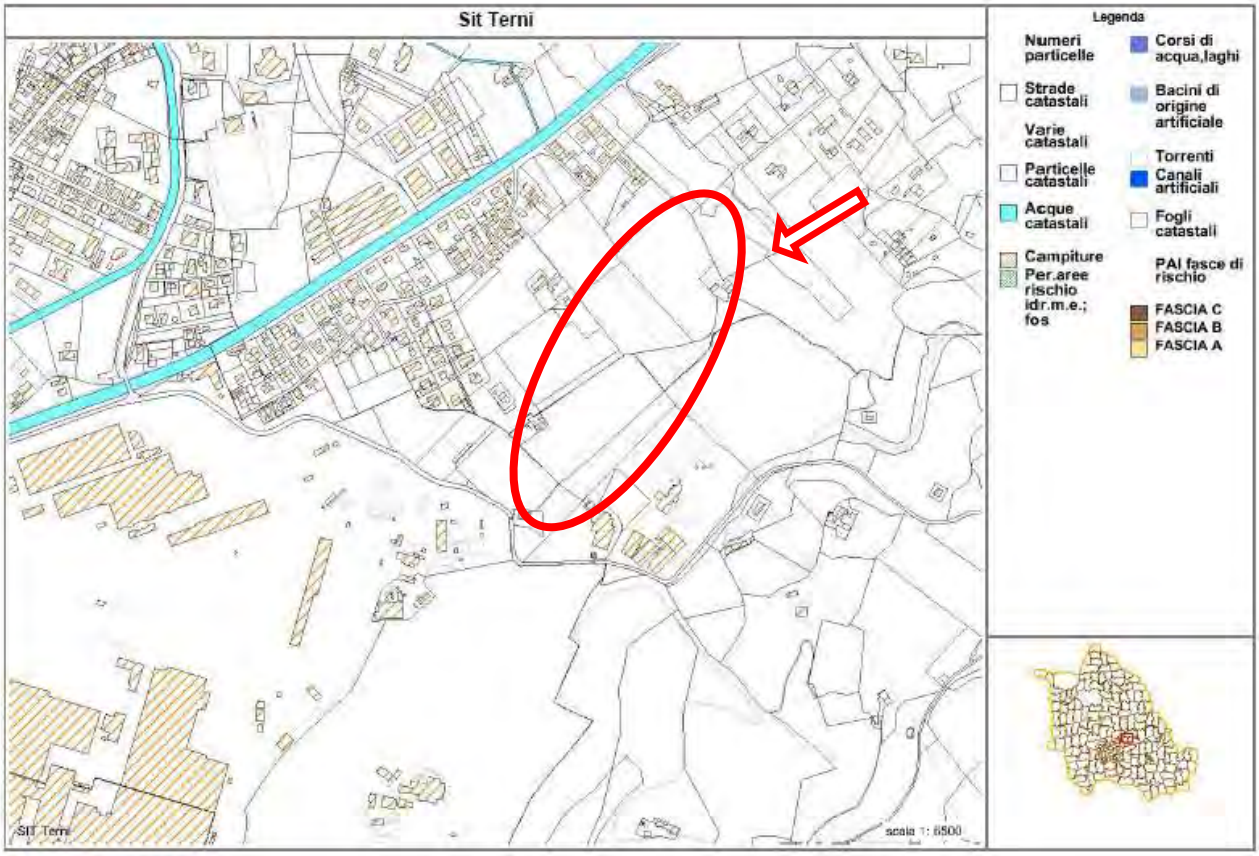


Figura 3 – Piano Assetto Idrogeologico

Aree naturali protette

Con la Legge n. 394/1991 è stato istituito l'Elenco ufficiale delle Aree Protette, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti dal Comitato nazionale per le Aree Protette. L'Umbria presenta sette aree naturali protette di interesse regionale istituite con L.R. del 3 marzo 1995, n. 9 e L.R. n. 29/99 modificata con L.R. n. 4/2000.
L'area oggetto della variazione di Piano non risulta ricadere in alcuna area naturale protetta come evidente dalla Figura 2.

La Rete Natura 2000

La rete Natura 2000 nasce dalla Direttiva denominata "Habitat" dell'Unione Europea modificata dalla Direttiva n. 62 del 1997. E' finalizzata alla salvaguardia della biodiversità mediante la tutela e la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri; in tal senso vengono identificate specifiche aree denominate SIC (siti di interesse comunitario) e ZSC (zone speciali di conservazione).
La Direttiva 79/409/CEE (Uccelli) designa aree per la conservazione degli uccelli selvatici e integra la Rete Natura 2000 con le zone di protezione speciale (ZPS).
L'area oggetto della variazione di Piano non risulta interessata da nessuna perimetrazione di zona SIC/ZSC o ZPS, come evidente dalla Figura 2.

Pianificazione territoriale di livello regionale

La L.R. 21 gennaio 2015, n. 1 attribuisce ai vari Organi istituzionali (Regione, Province, Comuni) le dimensioni che possono caratterizzare, anche contestualmente, i diversi strumenti pianificatori:

- la dimensione strategica e programmatica (definizione di obiettivi, scelte e decisioni di medio e lungo termine, in una prospettiva di sviluppo socioeconomico e territoriale);
- la dimensione regolativa (definizione di indirizzi, regole di uso del suolo e modalità di tutela e trasformazione del territorio nella loro dimensione funzionale e spaziale);
- la dimensione conformativa con valore prescrittivo nei confronti della proprietà e degli altri diritti reali.

Gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale, paesaggistica e urbanistica previsti dalla L.R. n. 1/2015 sono:

a) il Programma Strategico Territoriale (P.S.T.), strumento di livello e scala regionale, di dimensione strategica e programmatica;
b) il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.), strumento di livello e scala regionale, di dimensione strategica, programmatica, regolativa e parzialmente conformativa ove previsto dalla relativa disciplina;
c) il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), strumento della pianificazione territoriale e urbanistica tra più comuni e di area vasta, di dimensione strategica, programmatica e regolativa;
d) il Piano Regolatore Generale (P.R.G.), strumento di scala e livello comunale, o intercomunale articolato in:
    a. P.R.G., parte strutturale, di dimensione strategica, programmatica e parzialmente conformativa ove previsto
    b. dalla relativa disciplina;
    c. P.R.G., parte operativa, di dimensione regolativa e conformativa;
e) i piani di settore previsti da norme nazionali e regionali, di dimensione strategica, programmatica, regolativa e conformativa.

Il Programma strategico territoriale (P.S.T.) e il Piano urbanistico territoriale (P.U.T.)

La L.R. n. 1/2015 all'art. 271 comma 1 lett. i) abroga la L.R. 24 marzo 2000, n. 27 (Norme per la pianificazione urbanistica territoriale P.U.T.) ad eccezione delle carte ad essa allegate ai sensi dell'articolo 7, comma 2 e dell'Allegato "A" di cui all'articolo 12.

Il P.U.T. nella sua valenza programmatica di riferimento statutario viene sostituito da un nuovo strumento: il P.S.T. (Programma Strategico Territoriale), il quale non tende a definire l'assetto del territorio, bensì indirizzarlo. La struttura del P.S.T. prenderà le mosse dal D.S.T. (Disegno Strategico Territoriale) con il quale condivide il carattere strategico-programmatico e la declinazione delle azioni quale territorializzazione delle scelte programmatiche e politiche economiche e di sviluppo sostenibile.

In tale contesto "in itinere", in quanto il P.S.T. non è stato ancora redatto e approvato, le tavole del P.U.T., ancora in vigore in quanto non abrogate dall'art. 271 della L.R. n. 1/2015, sono ancora, insieme al Titolo IV dello stesso testo unico il riferimento territoriale, pianificatorio e programmatico, per tutti i piani/programmi settoriali o di area vasta o locali che abbiano effetti sul territorio regionale, quindi, le cartografie e gli elaborati dell'ex Piano Urbanistico Territoriale, formano il quadro di riferimento sistematico di governo del territorio regionale, con il quale i comuni devono confrontarsi e conformarsi.

In questa fase transitoria lo strumento che funge da chiave di lettura per le linee programmatiche regionali è il "Disegno Strategico Territoriale" (D.S.T.) approvato con D.G.R. n. 1903/2008 e D.G.R. 1373/2009. Nel D.S.T. vengono definiti alcuni scenari futuri alternativi e le linee strategiche di sviluppo che orienteranno i Progetti Strategici Territoriali.
Tali progetti costituiscono l'Agenda territoriale regionale e riguardano sia specifici contesti territoriali, che ambiti tematici:

- la direttrice longitudinale nord-sud;
- il sistema delle direttrici trasversali est-ovest;
- il progetto Tevere;
- il progetto Appennino;
- il progetto Reti di Città e centri storici;
- il progetto capacità produttiva e sostenibilità;
- la rete di cablaggio a banda larga.

Si riportano di seguito, a solo scopo descrittivo, stralci di alcune tavole tematiche del PUT, che forniscono una caratterizzazione dell'area in esame dal punto di vista geobotanico, ecologico e naturalistico ambientale

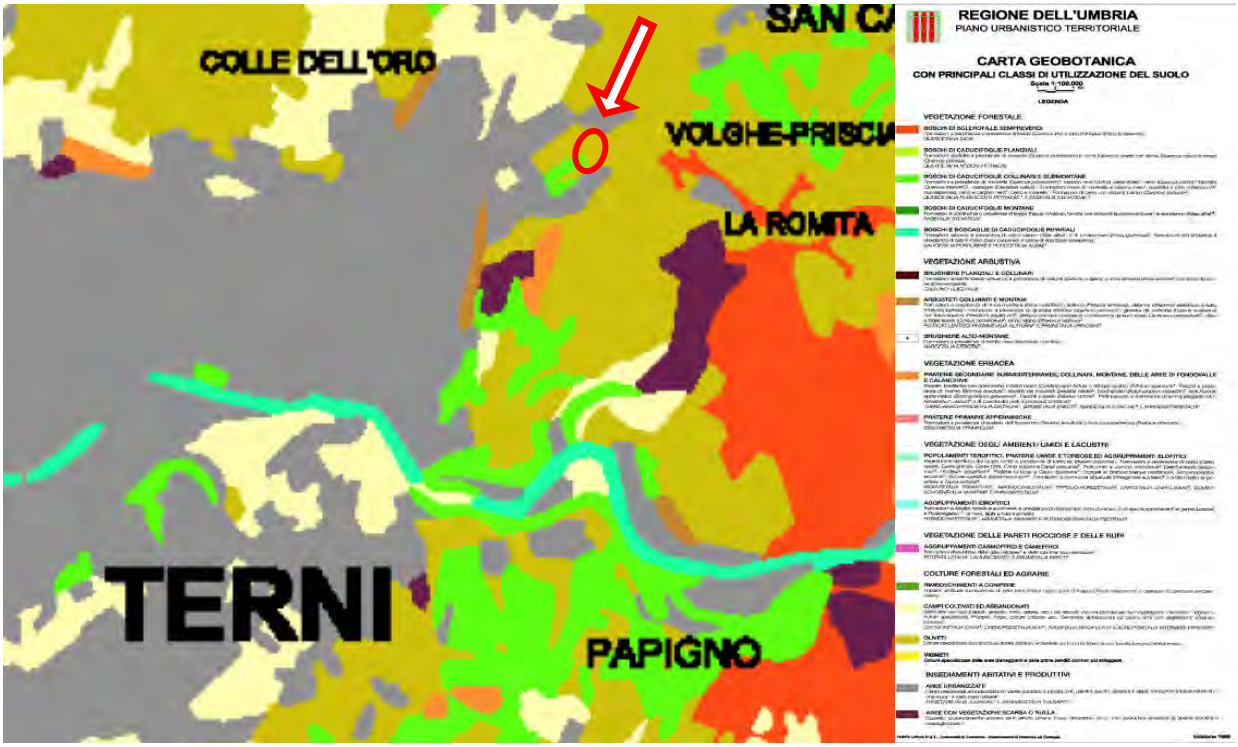


Figura 4

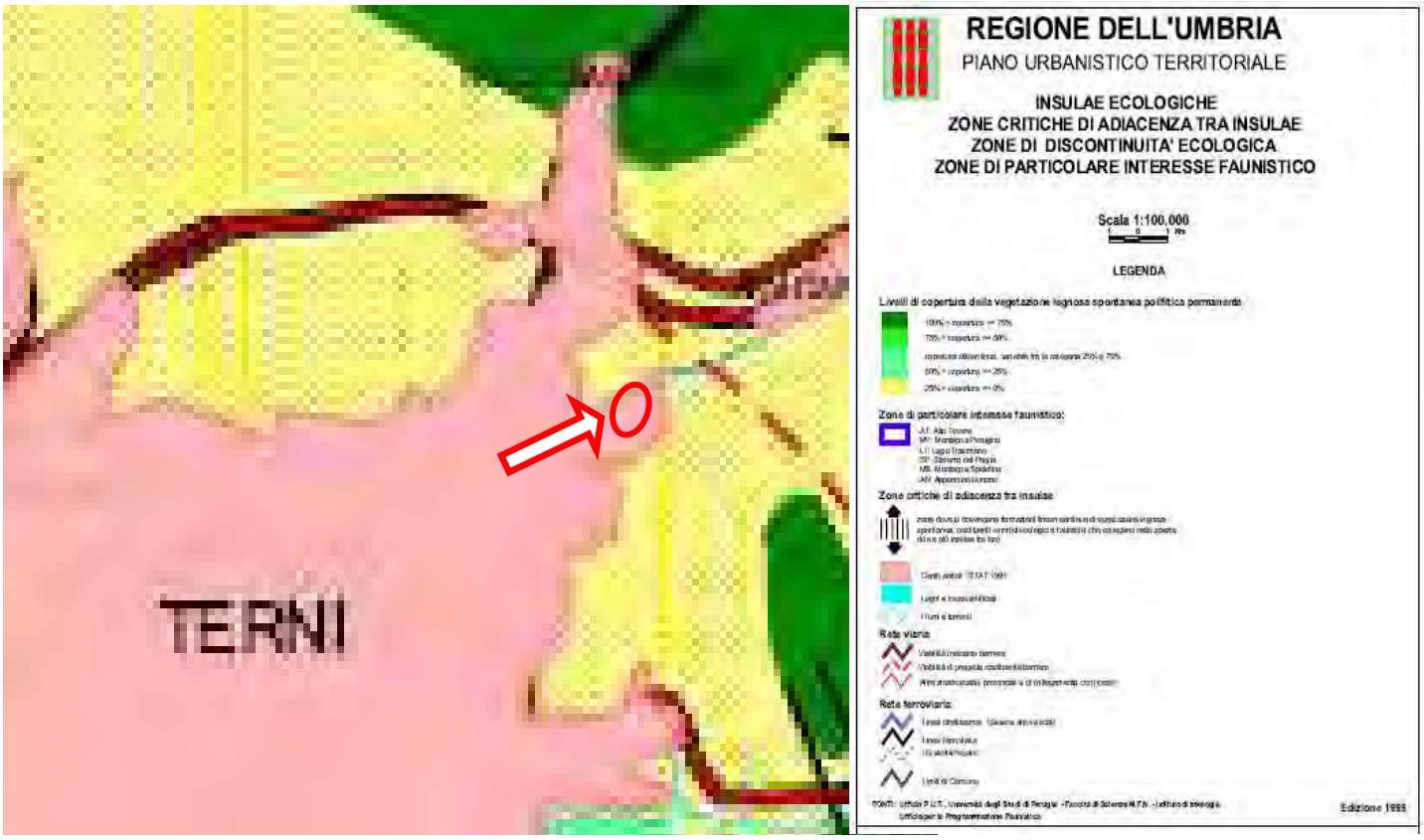


Figura 5

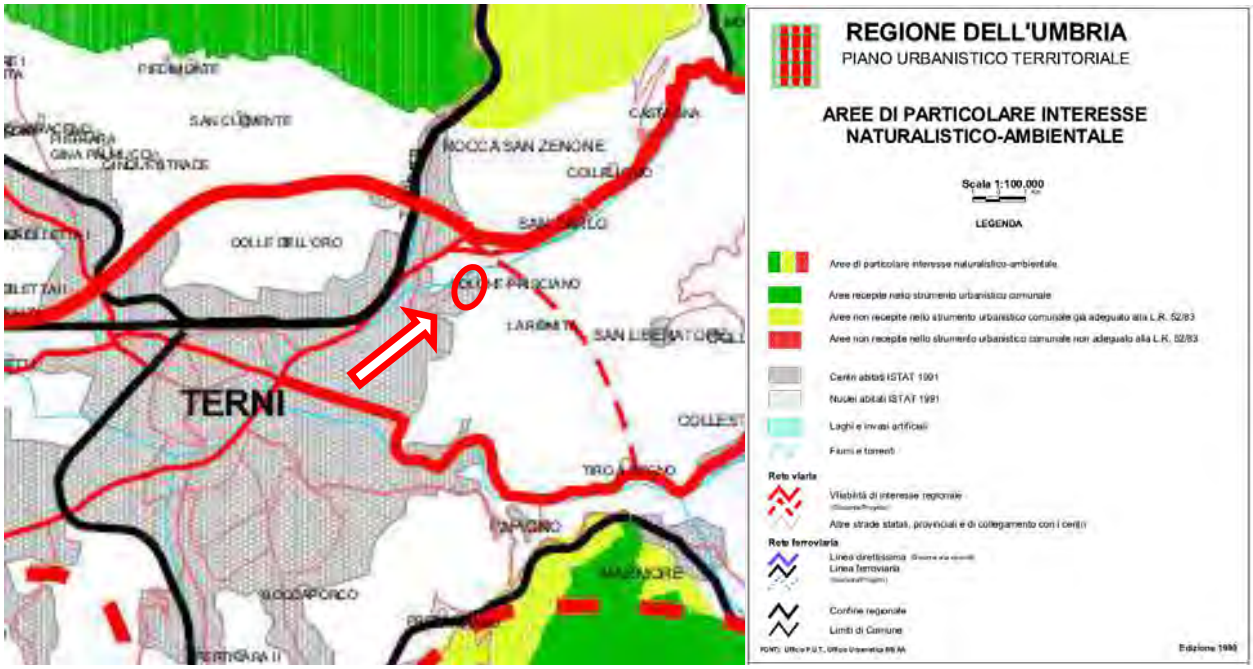


Figura 6

Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.)

Il Piano Paesaggistico Regionale dell'Umbria (P.P.R.) è stato pre-adottato con D.G.R. n. 43/2012, successivamente integrata con D.G.R. n. 540/2012 limitatamente al Volume 1 "Per una maggiore consapevolezza del valore del paesaggio. Conoscenze e convergenze cognitive" ricomprendente il Quadro Conoscitivo e il Quadro Strategico del Paesaggio regionale. Il Piano è in attesa di completare il suo iter procedurale ed essere approvato definitivamente con legge regionale.

Il P.P.R. 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.

Il P.P.R. 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.

Non si rilevano elementi significativi contenuti nel PPR rispetto alla variante proposta.

Piano territoriale di coordinamento provinciale (P.T.C.P.)

Il P.T.C.P. è lo strumento che indica l'assetto del territorio provinciale e svolge funzione di coordinamento della pianificazione di settore, in quanto individua le trasformazioni necessarie per lo sviluppo socio economico provinciale. Il P.T.C.P. inoltre costituisce lo strumento di indirizzo e di coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale con particolare riferimento alla matrice del sistema insediativo infrastrutturale e quella del sistema ambientale e paesaggistico.
Infine il PTCP è piano di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali.
Si riportano di seguito gli stralci delle tavole del PTCP ritenute più significative e di interesse rispetto a quanto in oggetto.

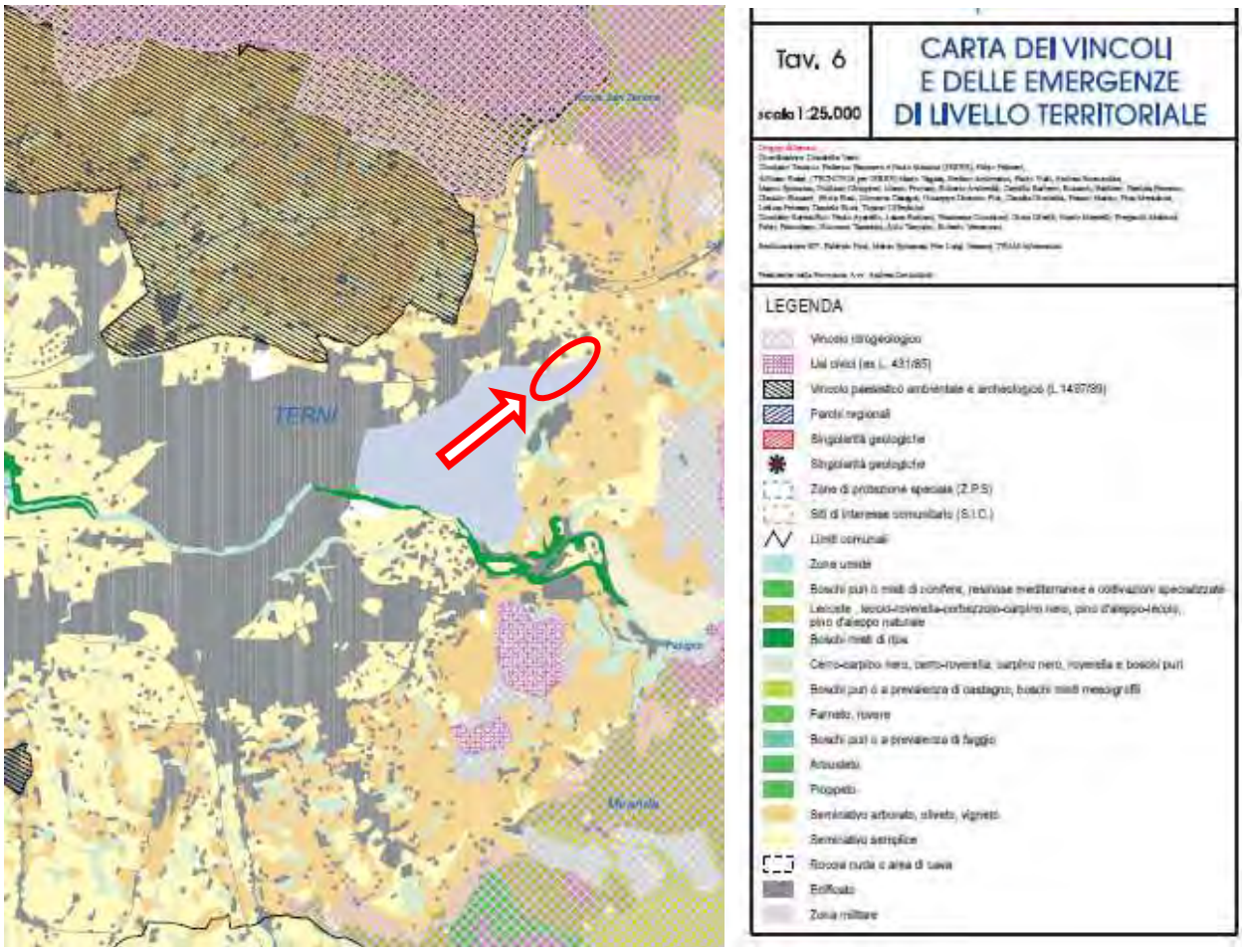


Figura 7 – PTCP Carta dei vincoli e delle emergenze di livello territoriale

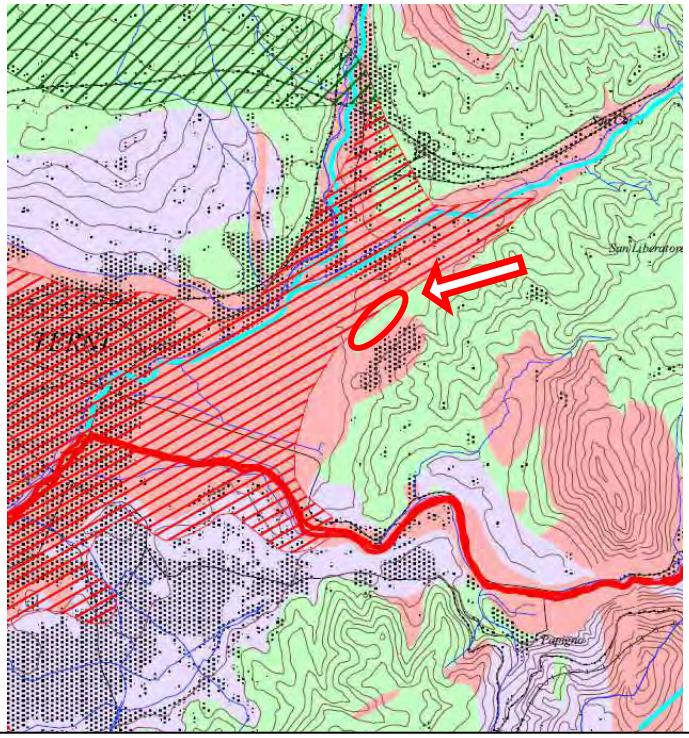


Figura 8 – PTCP Vulnerabilità all'inquinamento dei corpi idrici

Tavola II B2
scala 1:50000
INTEGRATA AI SENSI D.D. 28/07/00 N°6343

AREE A RISCHIO E AD ELEVATA VULNERABILITA'

Aree ad alta, medio-alta, media criticità componente acque superficiali e sotterranee

GRUPPO DI LAVORO PTCP

Coordinatore del PTCP: Arch. Donatella Venti.
Comitato tecnico: Arch. Renzo Rossi, Dott. Geol. Marco Spinazza
Dott. Geol. Tonino Uffreduzza (A.U.B)
Elaborazioni SIT: Geom. Fabrizio Pazi.

Assessore all'Urbanistica della Provincia di Terni: Prof. Fabio Paparelli.
Presidente della Provincia di Terni: Avv. Andrea Cavicchioli

LEGENDA

CLASSI DI CRITICITA' ACQUE SUPERFICIALI:

ALTA - Comprendono i tratti dei corsi d'acqua e dei corpi lacustri nei quali gli aspetti inerenti la qualità delle acque, la sensibilità e la pressione antropica sono tali da alterare negativamente, in maniera molto significativa, sia la struttura che la funzionalità dell'ecosistema compromettendo fortemente l'uso della risorsa. Le caratteristiche qualitative e quantitative non sono tali da garantire gli usi richiesti dal territorio.

MEDIO-ALTA - Comprendono i tratti dei corsi d'acqua e dei corpi lacustri nei quali gli aspetti inerenti la qualità delle acque, la sensibilità e la pressione antropica sono tali da modificare significativamente la struttura e da alterare la funzionalità dell'ecosistema limitando l'uso della risorsa. Tali tratti presentano acque con caratteristiche cadenti dal punto di vista qualitativo. La disponibilità quantitativa della risorsa è tale ancora da garantire gli usi richiesti dal territorio con limitazioni per gli usi turistico-ricreativi.

MEDIA - Comprendono i tratti dei corsi d'acqua e dei corpi lacustri nei quali almeno uno degli aspetti inerenti la qualità delle acque, la sensibilità o la pressione antropica è tale da modificare localmente la struttura e da alterare la funzionalità dell'ecosistema compromettendo, in parte, alcuni usi della risorsa. Tali tratti presentano acque con caratteristiche qualitative non di pregio. La disponibilità della risorsa è generalmente tale da garantire gli usi richiesti dal territorio.

BASSA - Comprendono i tratti dei corsi d'acqua e dei corpi lacustri nei quali gli aspetti inerenti la qualità delle acque, la loro vulnerabilità o sensibilità e la pressione antropica sono nel complesso tali da non modificare la struttura e da non alterare la corretta funzionalità dell'ecosistema. Tali tratti presentano caratteristiche di pregio sia da un punto di vista qualitativo che di disponibilità della risorsa. Ciò consente di garantire tutti gli usi attualmente richiesti dal territorio senza particolari limitazioni.

VULNERABILITA' DELLE ACQUE SOTTERRANEE:

Aree ricomprese nelle classi con grado di vulnerabilità: molto elevato (ME), ed elevato (E) sono caratterizzate da una elevata vulnerabilità degli acquiferi e localmente da una forte concentrazione di produttori reali e potenziali di inquinamento

Aree ricomprese nelle classi con grado di vulnerabilità: alto (A) e medio (M) sono caratterizzate da una medio-alta vulnerabilità degli acquiferi e localmente dalla presenza di produttori reali e potenziali di inquinamento

Aree ricomprese nelle classi con grado di vulnerabilità: basso (B) e bassissimo o nullo (BN) sono caratterizzate da acquiferi scarsamente vulnerabili e sottoposti ad una non significativa pressione antropica.

PROGETTO DI PIANO STRALCIO DI BACINO PS3 PER LA SALVAGUARDIA DELLE AREE E DELLE SPONDE DEL LAGO DI PIEDILUCO

AMBITO A

Specchio lacustre

Le sponde (abitato di Piediluco)

Fascia circumlacuale - zona A1

Fascia circumlacuale - zona A2

AMBITO B

Bacino scolante naturale

ACQUIFERI A VULNERABILITA' ACCERTATA (FONTE PUT)

Acquiferi a vulnerabilità accertata estremamente elevata ed elevata

Acquiferi a vulnerabilità accertata alta e media

Acquiferi alluvionali di interesse regionale

Ambiti di coltivazione di acque minerali caratterizzati dalla presenza di risorse idrominerali ricomprendenti una o più concessioni in esercizio (fonte PUT).

Aree di ricerca di acque minerali ricomprendenti permessi in avanzata fase di ricerca e concessioni decadute o rinunciate (fonte PUT)

PUNTI DI APPROVVIGIONAMENTO IDRICO AGGIORNATI AL 1999 (FONTE PUT)

Pozzo utilizzato

Pozzo non utilizzato

Sorgente utilizzata

Sorgente non utilizzata

Linea amministrativa

Viabilità

Ferrovia

Idrografia

Curve di livello

edificato e infrastrutture

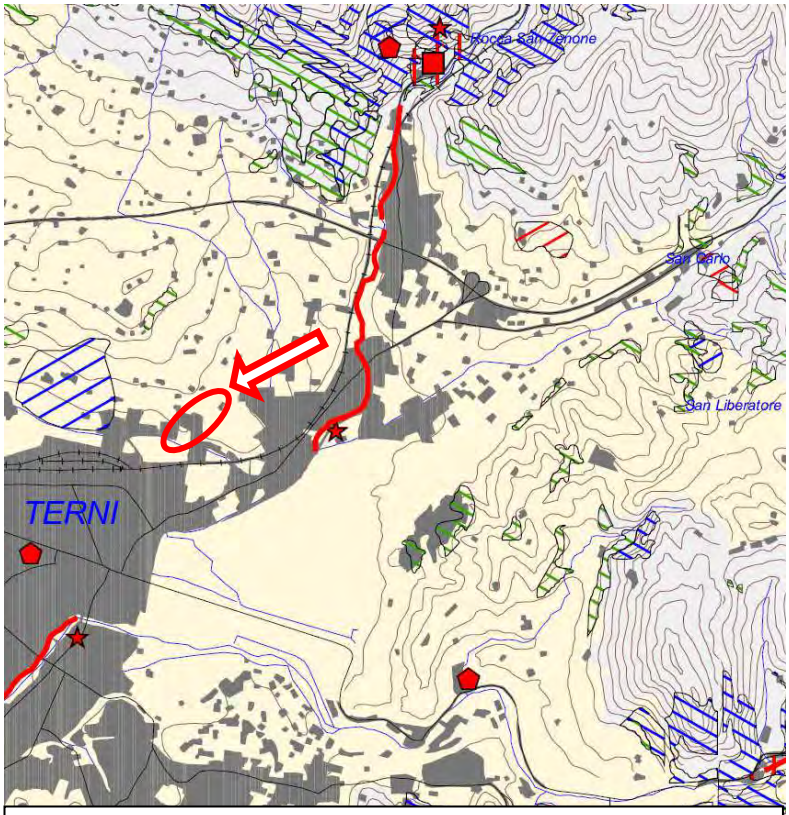
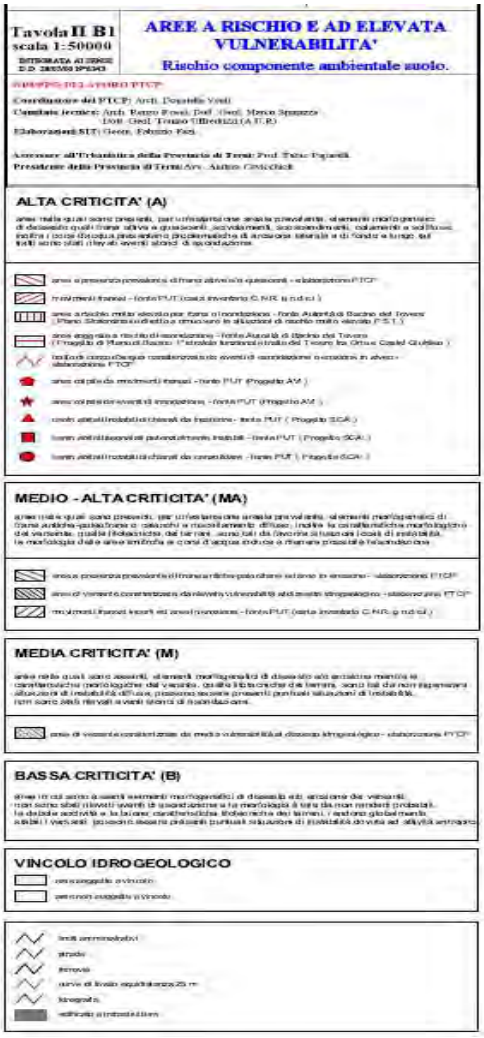


Figura 9 – PTCP Vulnerabilità all'inquinamento dei suoli



Rete ecologica della Regione Umbria (R.E.R.U.)

Il progetto R.E.R.U. è la realizzazione di una rete ecologica multifunzionale a scala regionale atta ad integrare gli aspetti dell'assetto ecosistemico nei processi di trasformazione dei suoli e nelle attività di gestione del territorio umbro contribuendo all'attuazione delle strategie a scala sovraregionale ed europee. La R.E.R.U. ricopre diverse funzioni di importanza strategica per la tutela ambientale e per la qualità della vita, funzioni che spaziano dalla conservazione della natura all'offerta di spazi più spiccatamente diretti alla fruizione umana. La R.E.R.U, in aggiunta, offre un supporto territoriale per eventuali azioni future di ripristino e di riqualificazione ecosistemica, favorendo l'applicazione di tecniche di pianificazione e di progettazione ecologica che distribuiscano e ottimizzino le iniziative gestionali volte alla conservazione della natura e del paesaggio, anche quello non interessato da provvedimenti localizzati di tutela ambientale.

Come si desume dalla Figura 10 l'area oggetto di variante interessa le seguenti perimetrazioni:

- nella parte a nord est: Unità regionali di connessione ecologica: habitat
- nella parte centrale: Unità regionali di connessione ecologica: connettività
- nella parte terminale a sud ovest: corridoi e pietre di guado: connettività

Piano Regolatore Generale

Si riportano di seguito gli stralci delle tavole del PRG ritenute più significative e di interesse rispetto a quanto in oggetto e dalle quali emergono, per l'area di interesse, le seguenti caratteristiche:

- Destinazione a strada di collegamento interquartiere urbana ed extraurbana (Tav. B)
- Vulnerabilità elevata dei corpi idrici sotterranei (Tav. C)
- Zonizzazione acustica – Classi III, IV e V (Tav. D)
- Vincoli assenti: monumentale, archeologico, ambientale, idrogeologico, parchi naturali, ZPS SIC, frane, paesaggistico, inedificabilità. Zona di rispetto per stabilimenti a rischio di incidente rilevante

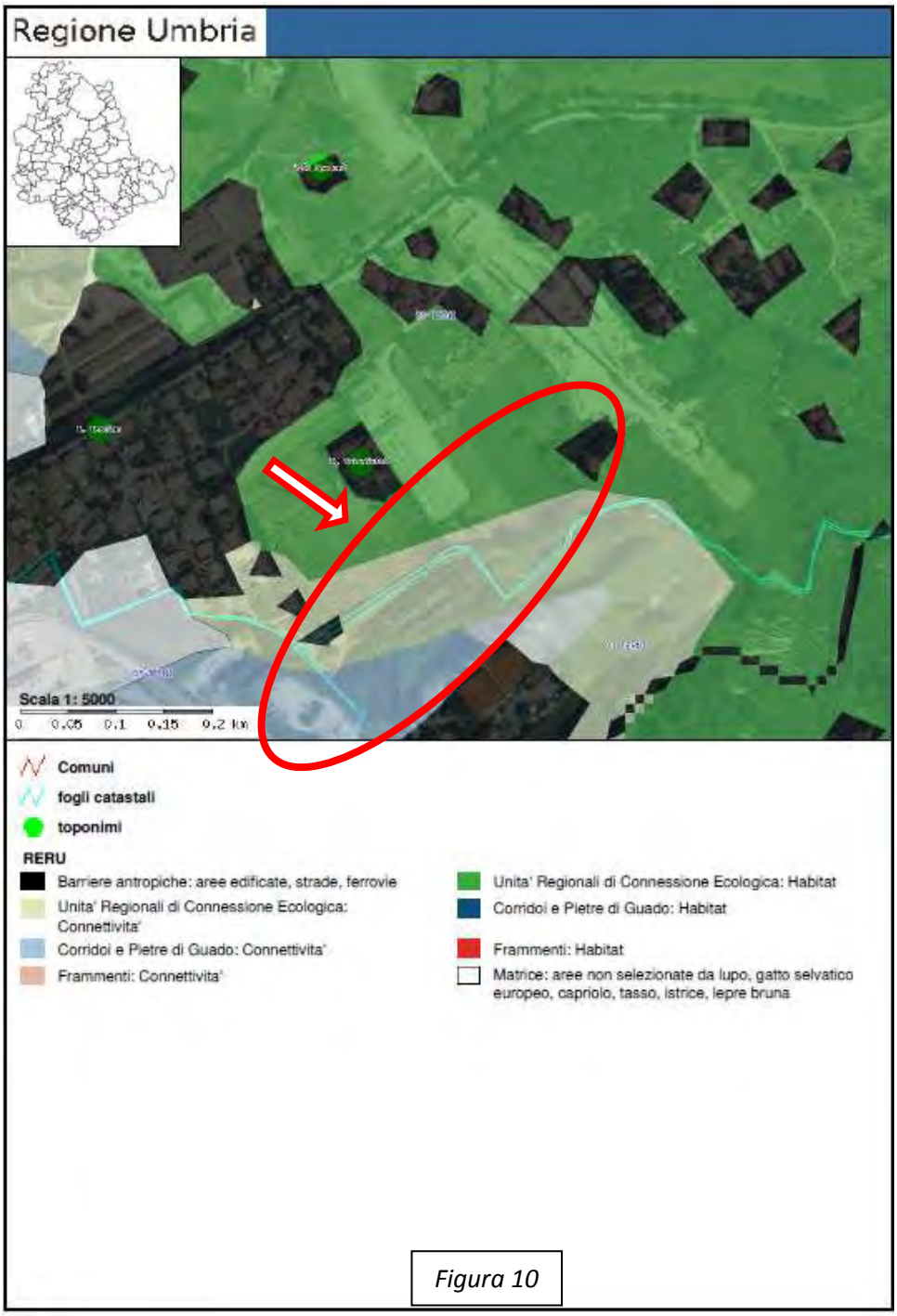


Figura 10

Piano regionale per la qualità dell'aria

La Regione Umbria ha approvato il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 296 del 17 dicembre 2013.

Nel Piano il territorio regionale è stato suddiviso in tre zone omogenee con riferimento ai principali inquinanti atmosferici (particolato, biossido di zolfo, biossido di azoto, piombo, benzene, monossido di carbonio, arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene), individuate in base alle caratteristiche prevalenti dell'orografia, del carico emissivo, della popolazione e dell'ubicazione altimetrica dei centri abitati: zona collinare e montuosa (IT1006), zona di valle (IT1007) e zona della Conca Ternana (IT1008). Il Comune

di Terni rientra, insieme al Comune di Narni, in quest'ultima zona, costituita da una particolare valle circondata da rilievi montuosi, caratterizzata sia dalle pressioni dovute alla densità abitativa, ai trasporti ed al riscaldamento degli edifici, sia da pressioni in termini emissivi dovute al polo industriale Terni-Narni.
Da un'analisi dei dati dell'Inventario Regionale delle emissioni e delle indicazioni circa l'andamento nel tempo delle concentrazioni dei principali inquinanti scaturiti dai modelli matematici di elaborazione degli scenari tendenziali, all'interno delle varie zone sono stati successivamente individuati gli ambiti territoriali dove si registrano effettive condizioni per il superamento dei limiti di concentrazione le situazioni di maggiore criticità, che richiedono l'adozione di specifiche misure di risanamento della qualità dell'aria.
Tali ambiti, definiti "Aree di superamento", coincidono sostanzialmente con le aree maggiormente urbanizzate presenti in Umbria, ovvero agli agglomerati urbani di Perugia, Corciano, Foligno e Terni, tutti caratterizzati da situazioni dove si riscontrano situazioni di rischio di superamento dei limiti di ammissibilità delle concentrazioni PM10 e NO2.
Queste aree identificano gli ambiti territoriali dove indirizzare prioritariamente le iniziative di risanamento, finalizzate a ridurre i livelli di inquinamento attraverso l'adozione, a livello locale, di azioni in grado di mitigare quelle che risultano essere le maggiori fonti di emissione di PM10 e NO2.
Per l'area urbana di Terni i settori principali di produzione degli inquinanti risultano:

- il settore domestico, in particolare con riferimento alla combustione della legna, per le emissioni di particelle sospese con diametro inferiore a 10 micron (28%); non trascurabile è il peso sulle emissioni dell'attività dedicata alla produzione di ferro e acciaio (22%) la quale gioca un ruolo altrettanto rilevante sulle emissioni di ossidi di azoto (23%);
- il settore del traffico stradale è il settore prevalente per le emissioni di ossidi di azoto (circa il 42%).

Il Piano ha quindi fissato come obiettivo il controllo delle emissioni degli ossidi di azoto e delle particelle fini in particolare dai settori del trasporto stradale e della combustione della legna negli impianti di riscaldamento civile.
Nel Piano sono state definite le "Misure tecniche base", ovvero il nucleo fondamentale di provvedimenti da adottare per affrontare le situazioni maggiormente critiche, che in particolare riguardo al traffico, interessano non solamente il traffico legato allo spostamento dei cittadini ma anche quello legato al trasporto delle merci, che nei centri urbani occupa una parte considerevole della componente emissiva; un contributo importante è rappresentato, infatti, dal traffico pesante (superiore a 35 quintali) che di solito transita verso le aree industriali e commerciali cittadine. La riorganizzazione della circolazione del traffico pesante, anche attraverso la realizzazione di infrastrutture viarie che limitano la circolazione degli automezzi nelle aree urbane, è individuata quindi come uno strumento per la riduzione delle emissioni proprio in quei luoghi dove è presente il rischio di superamento degli standard della qualità dell'aria sia per le polveri fini sia per gli ossidi di azoto.
L'area oggetto di intervento rientra nell'Area di Superamento, critica dal punto di vista delle emissioni di PM10 e NO2, per le quali sono previste diverse strategie di intervento per la risoluzione di tali criticità. La nuova viabilità, avente un essenziale ruolo di snellimento del traffico soprattutto di quello pesante diretto verso il polo siderurgico, risulta quindi inserirsi in modo specifico nell'insieme degli interventi messi in atto dal Comune come misura di intervento per perseguire un miglioramento della qualità dell'aria.

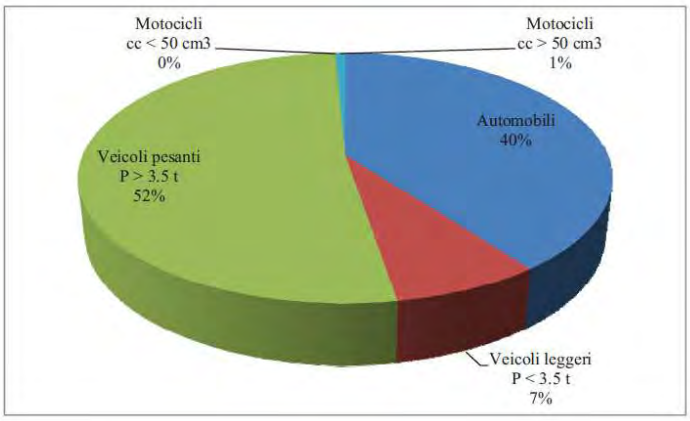


Figura 11- Emissioni NOx area urbana di Terni per tipologia di veicolo (anno 2010)

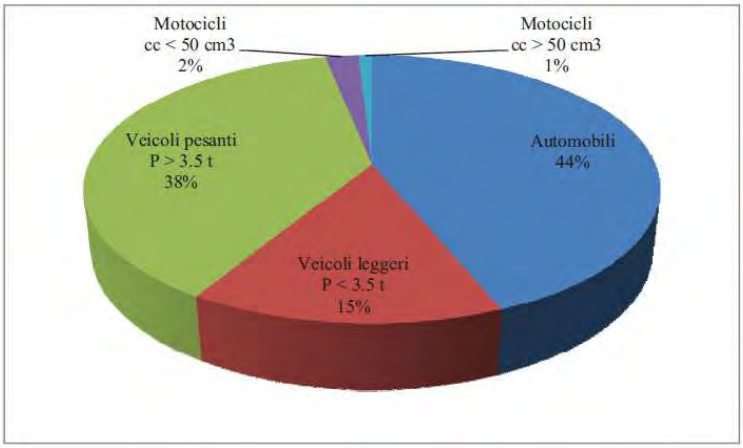


Figura 12- Emissioni PM10 area urbana di Terni per tipologia di veicolo (anno 2010)

Pianificazione acustica

L'art. 6 della L. 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" ha affidato ai Comuni la competenza di effettuare la classificazione acustica del proprio territorio secondo i criteri dettati dalle Regioni.

La Regione Umbria, con la L.R. n. 8/2002 ed il successivo Regolamento regionale n. 1/2004, successivamente sostituite e modificate con la L.R. n. 1/2015 e il Regolamento Regionale n. 2/2015, ha definito i criteri per la redazione della classificazione acustica.

La zonizzazione acustica consiste nella suddivisione del territorio comunale in aree omogenee dal punto di vista acustico, definite in relazione alla loro destinazione d'uso, ed alle quali viene associata una delle sei classi previste dal D.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore". Per ogni classe sono previsti valori limite in termini di emissioni delle sorgenti sonore e valori limite assoluti di immissione, differenti per il periodo diurno e quello notturno.

Classificazione del territorio	Descrizione	EMISSIONE		IMMISSIONE	
		Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)	Diurno (06.00-22.00)	Notturno (22.00-06.00)
Classe I - aree particolarmente protette	aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.	45	35	50	40
Classe II - aree prevalentemente residenziali	aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali	50	40	55	45
Classe III - aree di tipo misto	aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici	55	45	60	50
Classe IV - aree di intensa attività umana	aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie	60	50	65	55
Classe V - aree prevalentemente industriali	aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni	65	55	70	60
Classe VI - aree esclusivamente industriali	aree esclusivamente interessate da attivita' industriali e prive di insediamenti abitativi	65	65	70	70

La zonizzazione del Comune di Terni è rappresentata nella Tav. D del P.R.G. approvato con Deliberazione del Consiglio comunale n. 307/2008, di cui si riporta la stralcio con la zona di interesse.

Figura 13 – Zonizzazione acustica

IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI TERNI

Ai sensi dell'art. 20 della L.R. n. 1/2015, il Piano Regolatore Generale è lo strumento di pianificazione dell'intero territorio comunale con il quale il Comune stabilisce la disciplina urbanistica per la valorizzazione e la trasformazione del territorio, definendo le condizioni di assetto per la realizzazione di uno sviluppo locale sostenibile, ed individua gli elementi areali, lineari e puntuali del territorio sottoposto a vincoli e stabilisce le modalità per la valorizzazione ambientale e paesaggistica.
Le Norme Tecniche di Attuazione con relativi allegati, nonché le normative di attuazione degli strumenti urbanistici attuativi e dei piani di settore e il regolamento edilizio comunale rappresentano il riferimento normativo per lo sviluppo urbanistico della città.
Tali norme sono state approvate con D.C.C. n. 307 del 15/12/2008.

Si riportano di seguito gli stralci delle tavole del P.R.G. ritenute più significative e di interesse rispetto a quanto in oggetto e dalle quali emergono, per l'area di interesse, le seguenti caratteristiche:

- Destinazione a strada di collegamento interquartiere urbana ed extraurbana (Tav. B)
- Vulnerabilità elevata dei corpi idrici sotterranei (Tav. C)
- Zonizzazione acustica – Classi III, IV e V (Tav. D)
- Vincoli assenti : monumentale, archeologico, ambientale, idrogeologico, parchi naturali, ZPS SIC, frane, paesaggistico, in edificabilità. Zona di rispetto per stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

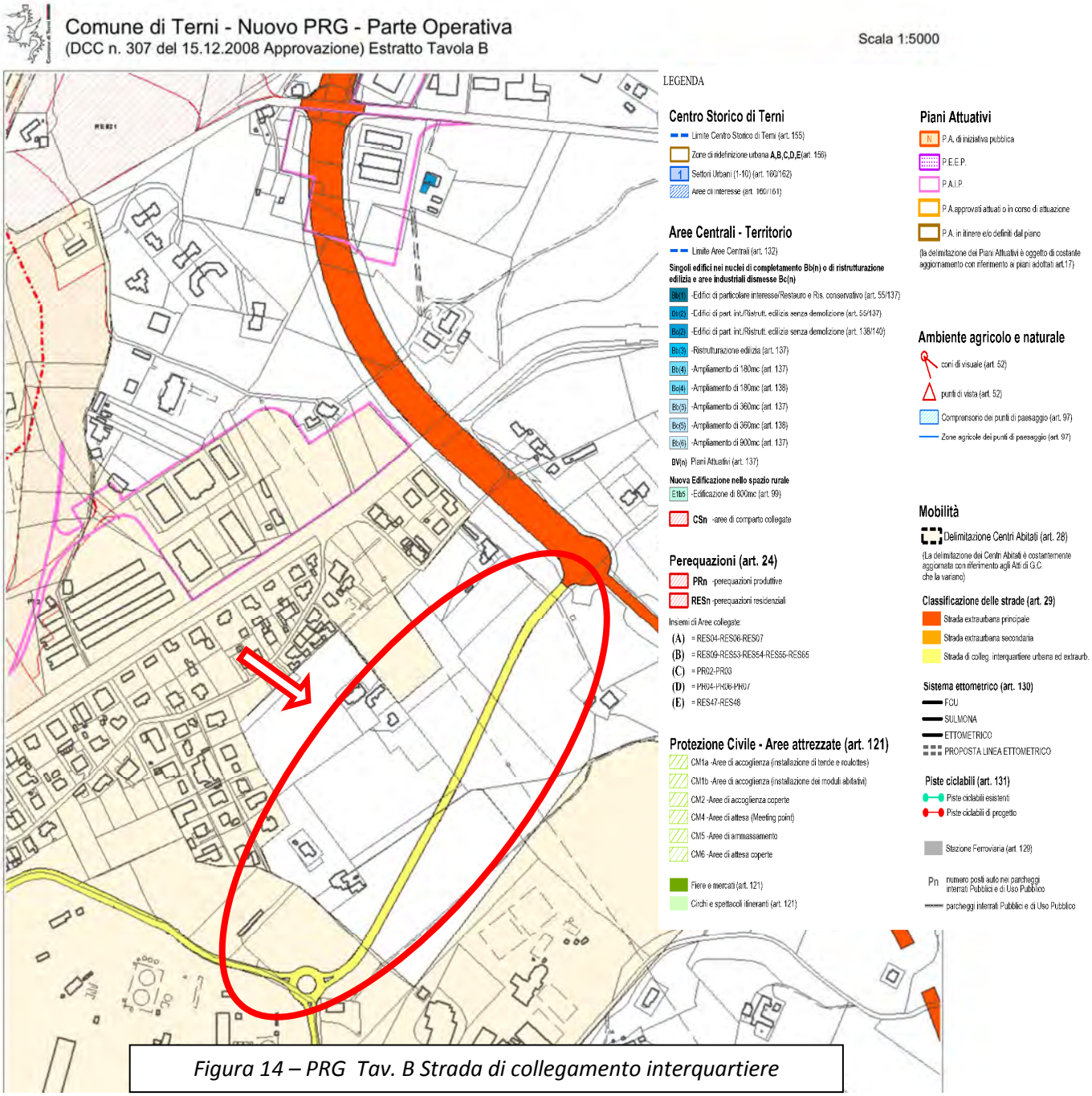


Figura 14 – PRG Tav. B Strada di collegamento interquartiere

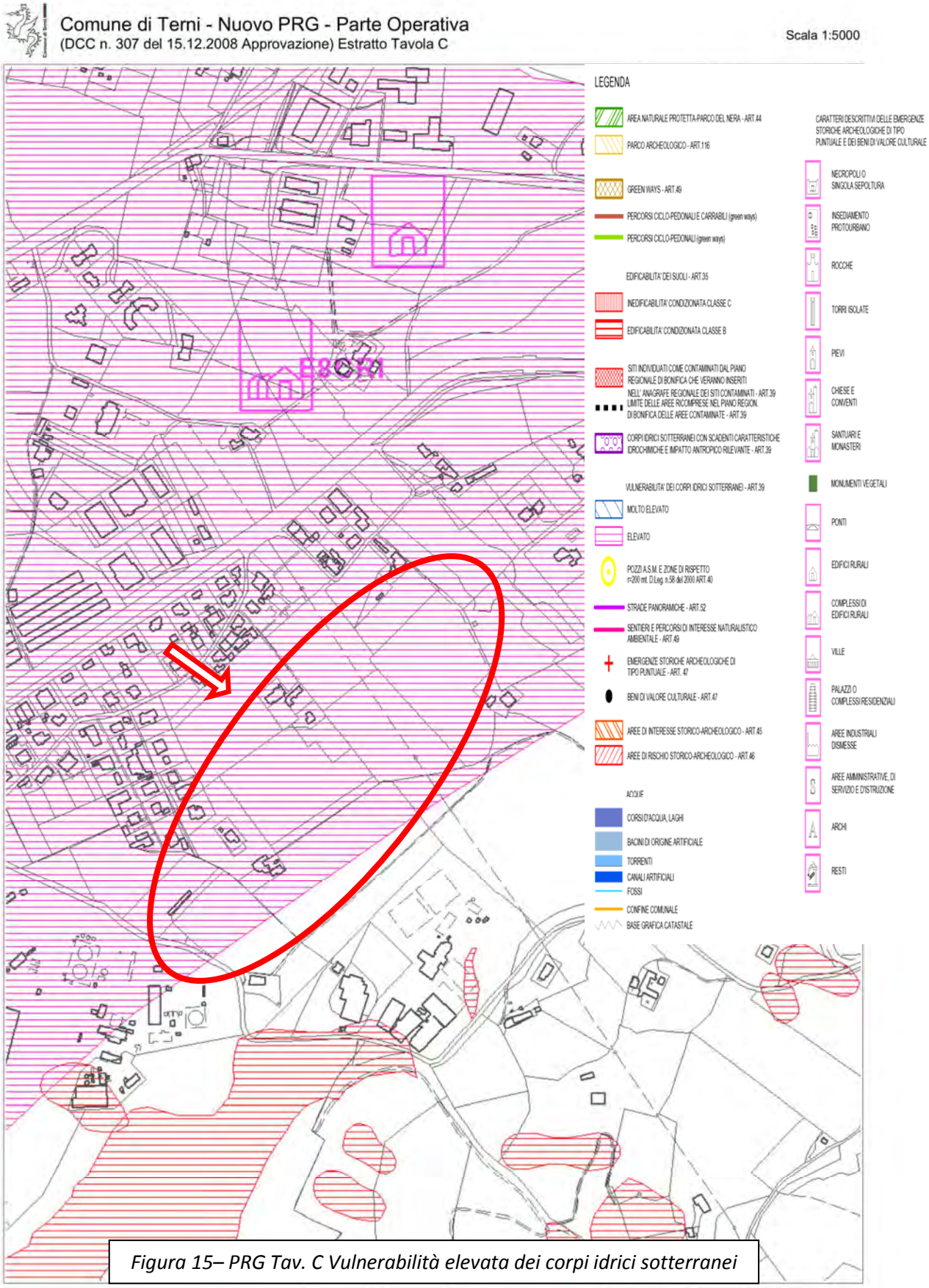


Figura 15– PRG Tav. C Vulnerabilità elevata dei corpi idrici sotterranei

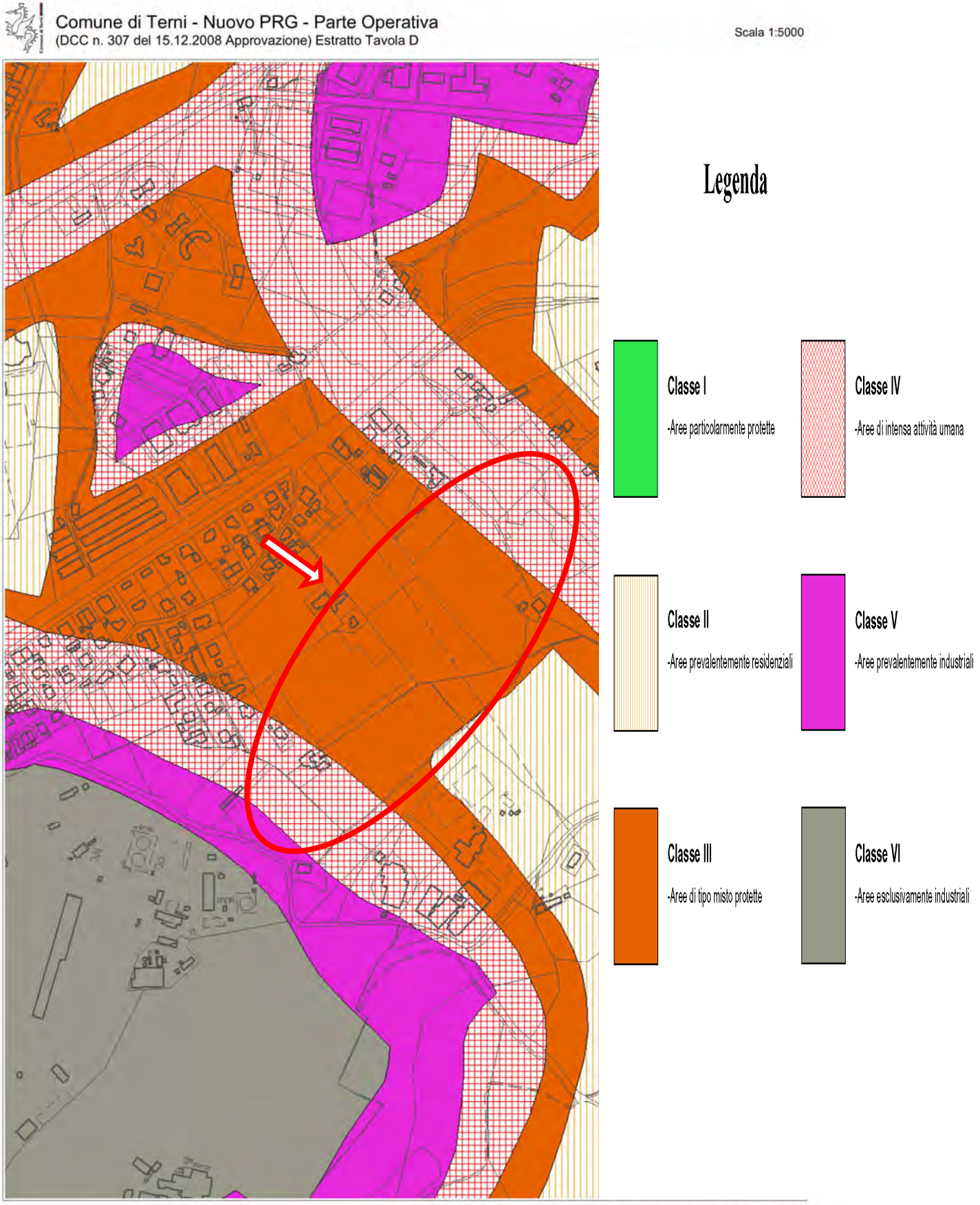


Figura 16 – PRG Tav. D Zonizzazione acustica – Classi IV e V (a nord e sud) e III nella zona centrale

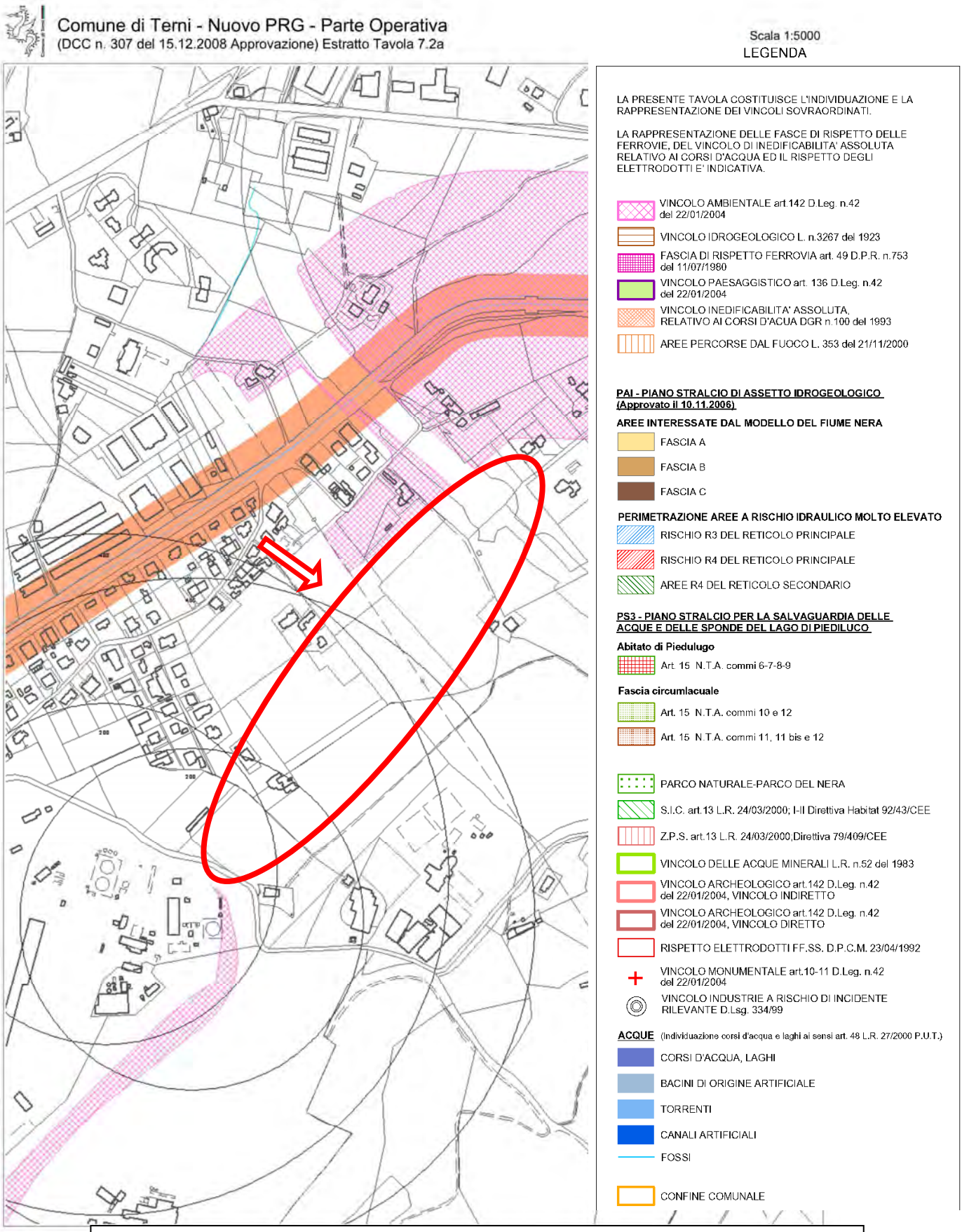


Figura 17 - PRG Tavola 7.2.a. – Vincoli assenti e Zona rispetto a sud di stabilimenti a RIR

DESCRIZIONE DELLA VARIAZIONE DI PIANO

L'oggetto della variante come detto riguarda la conferma delle tavv. A 15/20 – Nuovo PRG Parte Operativa, in scala 1:5000. Tale variante si rende necessaria per effetto del disposto dell'art. 218, comma 2 della L.R. n. 1/2015 che stabilisce la durata quinquennale dei vincoli preordinati all'esproprio e del comma 4 del medesimo articolo che stabilisce che gli stessi vincoli, dopo la loro decadenza possono essere motivatamente reiterati attraverso un atto che, ai sensi del comma 1 del medesimo articolo o dell'art. 219, comporti variante al Piano Regolatore Generale.
L'adeguata motivazione di cui al punto precedente è rappresentata dal persistente precipuo e concreto interesse pubblico alla realizzazione della nuova opera stradale che svolge un ruolo essenziale nel miglioramento delle condizioni ambientali delle aree limitrofe al polo siderurgico, implementa la rete infrastrutturale cittadina a servizio dell'insediamento di Prisciano aumentando la sicurezza stradale anche della vicina Via Tre Venezie e promuove in maniera determinante lo sviluppo industriale del territorio permettendo un collegamento diretto fra le acciaierie ternane e la rete stradale nazionale.
La possibilità di realizzare tale opera è divenuta concreta per effetto dell'impegno della Regione dell'Umbria al finanziamento del progetto, assunto con la citata D.G.R. n. 1652/2015 e con la liquidazione, avvenuta con Det. Dir. Regione Umbria n. 12711 del 14/12/2016, del primo acconto sul contributo.
Il tracciato stradale già indicato nelle tavole di P.R.G. approvato con D.C.C. n. 307/2008, sottoposto ad una approfondita valutazione tecnica, continua ad essere il più idoneo al soddisfacimento del pubblico interesse sopra descritto in quanto consente di minimizzare gli impatti ambientali rispetto al vicino colle della Romita, mantiene la nuova arteria stradale a distanza adeguata dalla contigua zona edificata di Prisciano, rispetta con sufficiente equilibrio le attività commerciali preesistenti (per lo più aziende di autotrasporti) senza creare gravi impedimenti alla prosecuzione delle predette attività e salvaguarda i delicati equilibri tecnico-economici legati all'assetto urbanistico della zona già trovati in sede di redazione del P.R.G. approvato nel 2008. L'intervento rientra a pieno negli obiettivi previsti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che il Comune di Terni ha scelto di elaborare in maniera congiunta con il Comune di Narni ed in particolare consentirà il completamento della rete stradale urbana ed il suo collegamento con la rete nazionale e con il conseguente efficientamento della stessa e la riduzione dei costi reali connessi ai fenomeni di spostamento di persone e merci.

Principali elementi progettuali

La realizzanda strada è situata nel Comune di Terni in località Prisciano ed occupa aree censite catastalmente al Fg. 90 e limitrofi. Dette aree previste per il passaggio della nuova bretella stradale si trovano ai margini dell'abitato di Prisciano e risultano sostanzialmente libere da significativi insediamenti (abitativi e/o industriali). Dal punto di vista morfologico il territorio è con discreta approssimazione pianeggiante, in leggero declivio verso sud. In prossimità della strada della Romita la nuova bretella lambirà il versante dell'omonimo colle.
La lunghezza complessiva del nuovo tracciato stradale sarà di circa 500 metri. La foto appresso riportata indica le aree descritte.

Figura 18

Potrà essere utilmente valutata dal Progettista la possibilità di far ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica soprattutto nella porzione del tracciato in prossimità della Strada della Romita la cui realizzazione comporterà sezioni in scavo. Al proposito un utile riferimento è rappresentato dal Manuale Tecnico di Ingegneria Naturalistica della Provincia di Terni, reperibile anche sul sito istituzionale di detto Ente.

Gli obiettivi generali dell'intervento sono i seguenti:

- consentire l'accesso verso il centro cittadino dallo svincolo Terni Est del Raccordo Terni Orte, senza l'obbligo di transitare lungo via Tre Venezie, nucleo intensamente abitato;
- agevolare l'accesso al polo siderurgico ai mezzi pesanti in arrivo o in partenza attraverso la viabilità principale statale.
- migliorare la vivibilità dell'abitato presente lungo via Tre Venezie, tramite la riduzione del traffico di veicoli leggeri e pesanti in transito, che comporta sia un minore impatto acustico ed atmosferico, che una maggiore sicurezza stradale.

Tutti gli obiettivi sopra enumerati appaiono conseguibili attraverso la realizzazione della nuova bretella stradale che colleghi direttamente la rotatoria di Prisciano, recentemente realizzata dall'Anas nell'ambito del raccordo Terni – Rieti, e la Strada della Romita verso via Breda.

Essendo previsto il transito di mezzi di notevoli dimensioni e di autobus, la piattaforma stradale dovrà prevedere una corsia per senso di marcia di larghezza minima di 3,50 m, due banchine di larghezza minima di 50 cm. e due marciapiedi di larghezza 1,50 m. La velocità di progetto Vp della strada sarà di 60 km/h.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda agli elaborati del progetto.

CARATTERIZZAZIONE E VALUTAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI AMBIENTALI

In questa parte del Rapporto Preliminare si procederà ad identificare gli eventuali impatti connessi alla variazione di Piano in esame, rammentando che essa consiste nella semplice conferma delle previsioni già contenute nel P.R.G. approvato con D.C.C. n. 307/2008.
Data la modesta consistenza della variante che di per sé comporta scarsi effetti ambientali rispetto alle caratteristiche delle aree coinvolte ed anzi apporta modifiche benefiche, saranno presi in esame i modesti impatti connessi alla realizzazione dell'intervento ed esaminate misure di possibile mitigazione e/o compensazione.

Metodologia di analisi
Per la valutazione degli impatti è necessario stabilire un criterio di significatività che consenta di arrivare a un giudizio sintetico.
Sulla base di quanto espresso dall'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. si utilizza un metodo di analisi che prevede, per ogni matrice ambientale, l'individuazione dei relativi impatti e una descrizione sistematica secondo le voci indicate nella tabella seguente:

Tabella Riepilogativa Impatti

IMPATTO: modifica stato ante-operam	Ulteriori componenti ambientali interessate	Area geografica interessata	Popolazione interessata	Probabilità	Durata/Frequenza	Reversibilità
Descrizione dell'impatto						

Premesso che la variante in oggetto ha carattere semplicemente confermativo delle previsioni del piano del 2008, si analizzano di seguito i criteri riportati in tabella rispetto alla situazione attuale caratterizzata dalla sopraggiunta scadenza delle previsioni di piano:

- Ulteriori componenti ambientali interessate: si riportano ulteriori aspetti/componenti che subiscono un impatto indiretto connesso alla variante di piano e alla conseguente realizzazione dell'opera;
- Area geografica interessata: si indica se la variante ha effetti limitatamente all' area prossima o si estende all'area vasta; per area prossima si intende l'area in esame, ove insiste la variante; per area vasta si intende un'area più grande con estensione dell'ordine dei chilometri;
- Popolazione interessata: si indica se l'impatto riguarda la sola popolazione interna cioè operante all'interno dell'area in esame o la popolazione esterna residente nelle aree limitrofe e o in aree più lontane;
- Probabilità: si indica la probabilità del verificarsi dell'impatto;

- Durata e frequenza: si indica la durata dell'impatto e se è costante o discontinuo;
- Reversibilità: si indica se l'impatto è permanente o reversibile.

Nella tabella degli impatti non si analizza la natura transfrontaliera degli stessi poiché la variante di piano in oggetto, per le sue caratteristiche dimensionali, per la sua localizzazione e per la tipologia, non può generare impatti a tale livello.

AMBIENTE IDRICO

In merito alle interferenze con l'ambiente idrico si fa presente che il sito interessato dalla variazione di Piano non interferisce con il reticolo idrografico superficiale né risulta coinvolgere aree di interesse per la captazione di acqua idropotabile come evidente dalle figure sotto riportate.

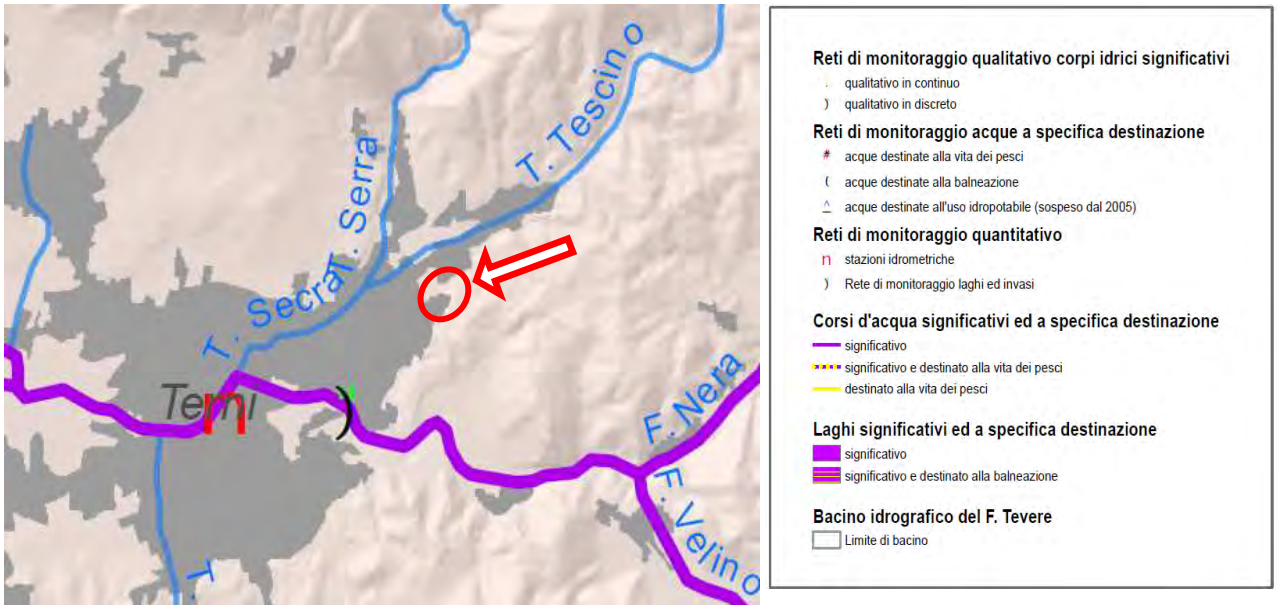


Figura 19 - Piano Tutela delle Acque – Acque superficiali

Figura 20 - Piano Tutela delle Acque – Aree salvaguardia e zone di protezione

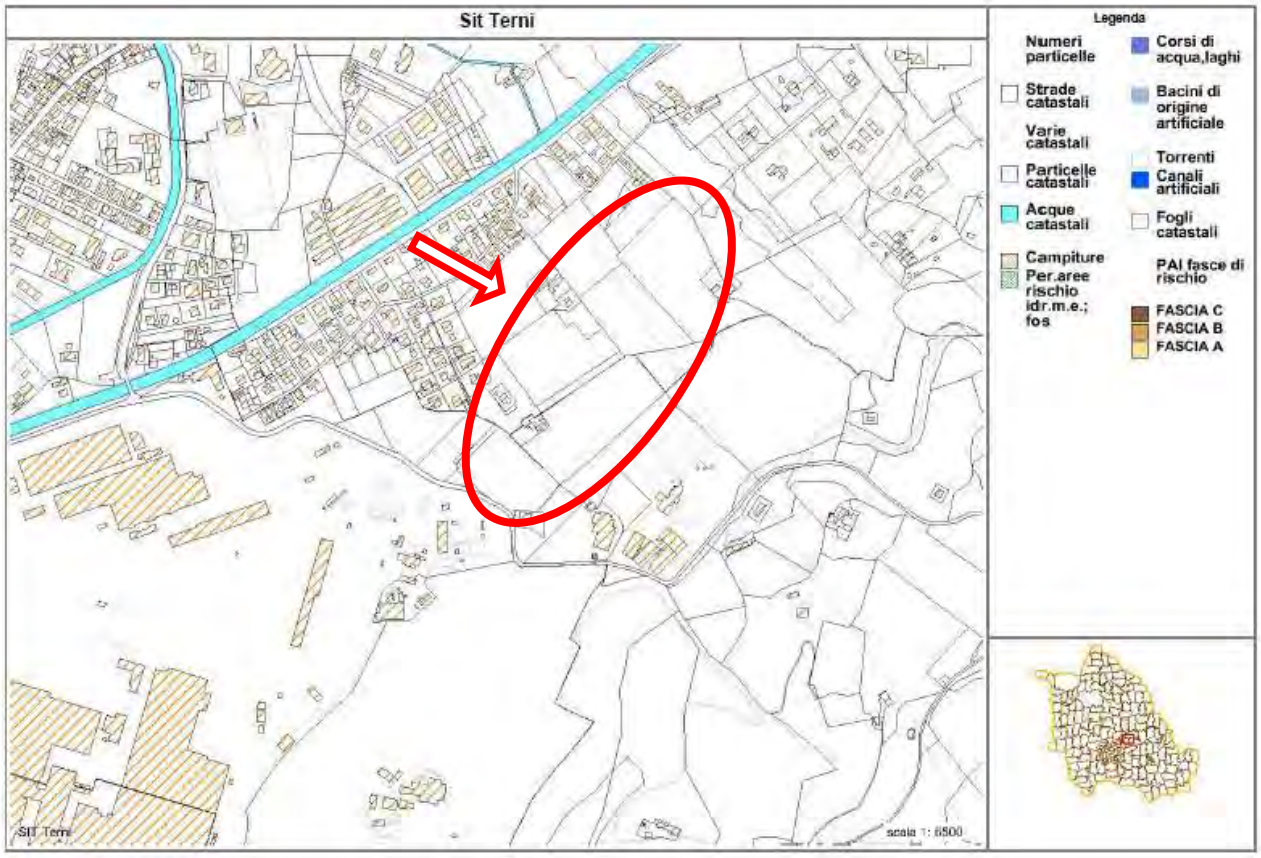


Figura 21 - PRG Carta pericolosità idraulica (PAI)

Per quanto riguarda la gestione delle acque di scolo del tratto di viabilità in progetto, verranno realizzati fossi di guardia a bordo strada al fondo delle scarpate per la raccolta delle acque e verranno riconnessi alla rete di fossi esistenti.

Tabella Riepilogativa Impatti – Ambiente idrico

IMPATTO: modifica stato ante-operam	Ulteriori componenti ambientali interessate	Area geografica interessata	Popolazione interessata	Probabilità	Durata/Frequenza	Reversibilità
Non si rilevano impatti significativi relativi a tale matrice ambientale						

SUOLO E SOTTOSUOLO

Il terreno su cui insiste la variazione di piano si trova nella zona a Nord/Est della città e più precisamente nel tratto che va dalla rotatoria Tescino dello svincolo Terni Est della strada statale "Terni

– Rieti" alla Strada della Romita, a circa 550 m dal suo inizio, ed è collocata ai piedi della zona collinare della Romita. La porzione Sud/Ovest (circa il 50%) di detta fascia è quella maggiormente antropizzata ed è posta su terreni di riporto, mentre la restante metà è costituita da terreno agricolo ad esclusione di una rata di terreno che nel recente passato è stata utilizzata come sito dei servizi per il personale dell'impresa esecutrice della direttrice Terni-Rieti e che risulta antropizzata. Nella porzione a Nord/Est, i terreni interessati dall'intervento sono di tipo seminativo, lasciano quindi il posto ad uliveto nella zona centrale del tracciato ed infine nella porzione a Sud/Ovest ai piedi della collina della Romita, si riscontra la presenza di un arboreto di basso fusto di natura spontanea ed arbustiva.
Si rammenta che il P.R.G. previgente già prevedeva, rispetto all'odierno stato di fatto, la variazione d'uso dell'area in oggetto come evidente dalla Figura sotto riportata.

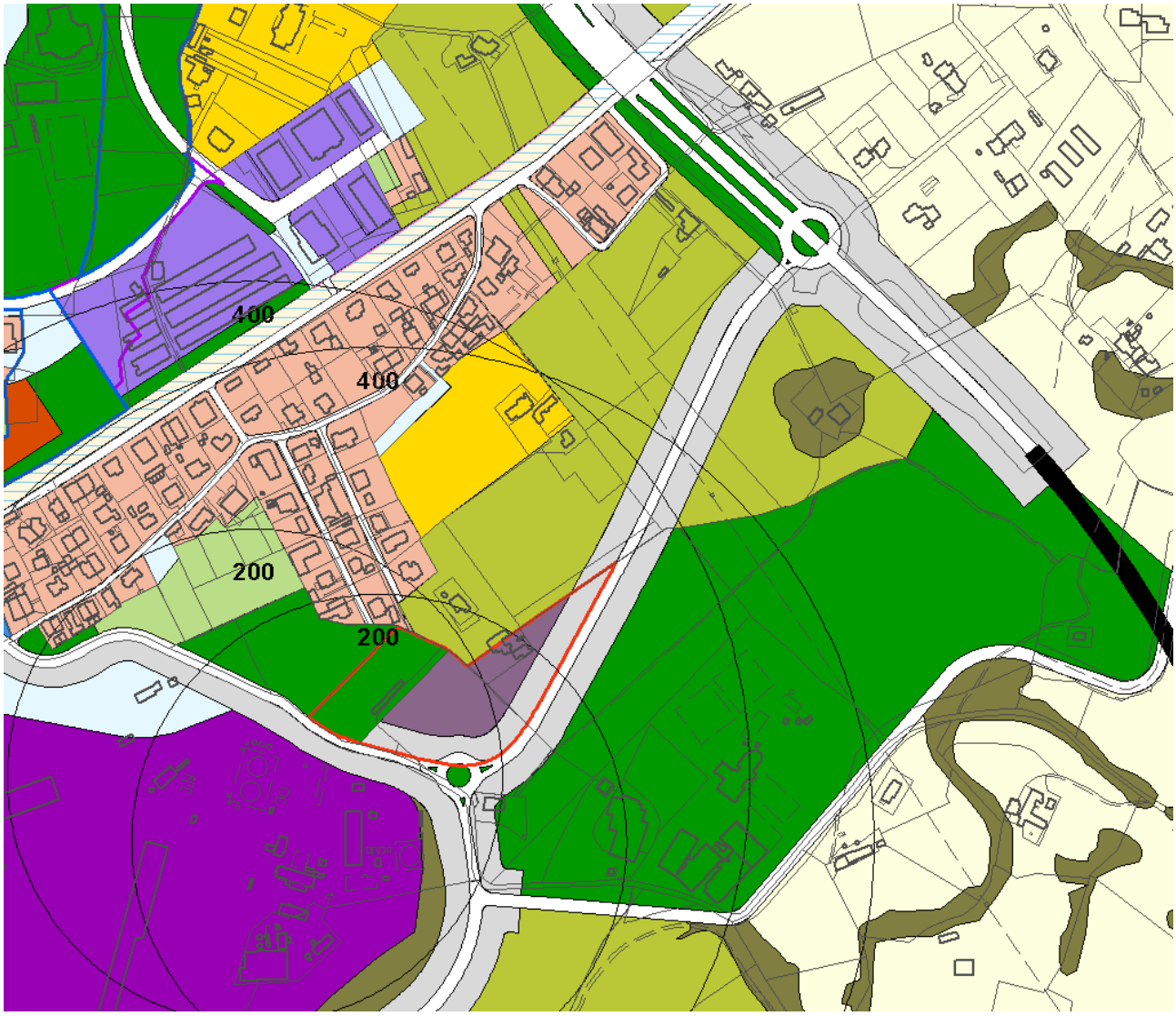


Figura 22 - PRG Tav. A

In merito alla matrice suolo si precisa che nella fase di prosieguo della progettazione è prevista una estesa campagna di indagini tese ad accertare oltre che le caratteristiche geotecniche dei terreni di base del tracciato stradale, anche le loro caratteristiche litologiche ed ambientali in quanto si intende

esplorare la possibilità, riconosciuta dall'art. 4 del D.P.R. n. 120/2017, di gestire i materiali di scavo quali sottoprodotti di cui all'art. 184-bis del D.Lgs. n. 152/2006, dell'attività costruttiva principale rappresentata dalla realizzazione della nuova strada. Laddove non emergesse quindi la presenza di sostanze inquinanti tali da imporre l'allontanamento dei materiali scavati e la loro gestione come rifiuti, si tenderà al riutilizzo degli stessi rendendoli, con trattamenti non diversi dalla normale pratica industriale, idonei per la costruzione del rilevato stradale e, per quel che riguarda gli strati derivanti dalle scarificazioni più superficiali (da 0 a 50 cm dove è presente l'humus vegetale) al loro riutilizzo per gli strati di rivestimento e ricopertura degli stessi rilevati.

Tabella Riepilogativa Impatti – Suolo e sottosuolo

IMPATTO: modifica stato ante-operam	**Ulteriori componenti ambientali interessate**	**Area geografica interessata**	**Popolazione interessata**	**Probabilità**	**Durata/Frequenza**	**Reversibilità**
Rimozione terreno vegetale	Flora, fauna, ecosistemi	Prossima		Certa	Costante	Modifica permanente Si prevede il riutlilizzo del terreno vegetale per le sistemazioni ed i ricoprimenti finali dei rilevati stradali
Rimozione terreno per i tratti stradali in trincea	Flora, fauna, ecosistemi	Prossima		Certa	Costante	Modifica permanente Si prevede di riutilizzare il materiale scavato per la costruzione dei rilevati stradali a meno che le analisi di tipo ambientale sui terreni non ne impongano l'allontanamento e la gestione come rifiuti

FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI

In relazione alla matrice in esame si fa presente che l'area oggetto di variante non interferisce con siti della Rete di Natura 2000 né con aree naturali protette, come riportato nella prima parte del presente rapporto.
Rispetto alla Rete Ecologica della Regione Umbria l'area di interesse ricade nelle seguenti perimetrazioni:

- nella parte nord est del tracciato in: Unità regionali di connessione ecologica: habitat
- nella parte centrale del tracciato in : Unità regionali di connessione ecologica: connettività
- nella parte terminale a sud ovest del tracciato: Corridoi e pietre di guado: connettività

Va peraltro precisato che con la recente costruzione della Terni-Rieti, il territorio a Nord/Est del tracciato ha subito una significativa antropizzazione a carattere permanente.

Con riferimento all'intervento in esame è possibile individuare due aspetti che potrebbero produrre qualche interferenza con la matrice ambientale in esame, anche in relazione a quanto individuato dalla R.E.R.U.:

1) La realizzazione delle porzioni in rilevato della strada e delle eventuali recinzioni a bordo delle scarpate potrebbero rappresentare elementi di barriera per la fauna a mobilità terrestre. Per mitigare tale impatto si prevede:
   a) per quanto riguarda le eventuali recinzioni, la realizzazione di idonee aperture o posizionare tubi per consentire il passaggio della fauna presente,
   b) per quanto riguarda i tratti in rilevato della strada, la realizzazione di passaggi faunistici opportunamente distanziati che permettano il transito della fauna sottostrada.

   Tali misure di mitigazione hanno l'obiettivo di ripristinare la permeabilità dell'area dal punto di vista faunistico.
2) L'attraversamento del piccolo tratto arborato comporterà l'abbattimento di qualche esemplare arboreo, seppur di piccolo fusto, che interferisce irrimediabilmente con il tracciato stradale. Si propone di compensare tale abbattimento mediante la piantumazione di un numero di nuove piante pari al doppio del numero di esemplari di dimensioni significative abbattuti (diametro del fusto superiore a 40 cm), da individuarsi tra le specie autoctone da collocare in aree di proprietà comunale possibilmente limitrofe alla zona in questione.

Tabella Riepilogativa Impatti – Flora, fauna, ecosistemi

IMPATTO: modifica stato ante-operam	Ulteriori componenti ambientali interessate	Area geografica interessata	Popolazione interessata	Probabilità	Durata/Frequenza	Reversibilità
Realizzazione strada in rilevato ed eventuali recinzioni che rappresentano barriere fisiche per la fauna a mobilità terrestre		Vasta		Certa	Costante	Modifica reversibile Si prevede di mitigare l'impatto prevedendo passaggi sulle eventuali recinzioni e passaggi faunistici sottostradali
Taglio di alcuni esemplari arborei che interferiscono con il tracciato		Prossima		Certa	Costante	Modifica permanente Si prevede di mitigare l'impatto ripiantumando un numero doppio di esemplari rispetto al numero di esemplari abbattuti con tronco di diametro superiore a 40 cm.

PAESAGGIO E ARCHEOLOGIA

Dal punto di vista paesaggistico si rammenta che l'area oggetto della variante non risulta vincolata ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004, né esistono particolari prescrizioni contenute nel P.R.G. vigente.
Per ciò che riguarda gli aspetti archeologici, pur trattandosi anche in questo caso di area non sottoposta a vincoli, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. n. 50/2016 si è provveduto ad effettuare indagini archeologiche preliminari. Sulla base di tali studi il rischio archeologico collegato all'esecuzione dei lavori in oggetto viene indicato di livello medio basso. Sulla scorta di tali risultanze la Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio dell'Umbria, con nota del 21/05/2018 ha richiesto analisi tecnico scientifiche ad opera di un archeologo professionista da eseguirsi nelle fasi di sondaggio nonché assistenza archeologica durante operazioni che comportino escavazioni.

Tabella Riepilogativa Impatti – Paesaggio ed archeologia

IMPATTO: modifica stato ante-operam	Ulteriori componenti ambientali interessate	Area geografica interessata	Popolazione interessata	Probabilità	Durata/Frequenza	Reversibilità
Non si rileva un impatto significativo su tali componenti						

RUMORE

La variante in esame ha l'obiettivo di migliorare la viabilità in ingresso nell'aera urbana dallo svincolo Terni Est della S.S. 79 bis e nella zona di Prisciano, in particolare per agevolare i percorsi dei mezzi pesanti dal polo siderurgico verso la rete stradale statale e viceversa.
L'area interessata dall'intervento è così classificata dalla zonizzazione acustica:

- parte come Classe V – Aree prevalentemente industriali
- parte come Classe IV – Aree ad intensa attività umana
- parte come Classe III – Aree di tipo misto

Nell'area non sono presenti ricettori sensibili (scuole, ospedali e simili), e la densità abitativa è particolarmente bassa.
Vista la limitata estensione della tratta stradale oggetto di variante, e la bassa velocità consentita, si attende una variazione della pressione acustica compatibile con la classificazione acustica vigente.
A seguito della stesura del progetto definitivo sarà necessario comunque effettuare un approfondimento specifico dell'impatto acustico derivante dalla realizzazione della bretella stradale, dalla quale potrebbe derivare la necessità di realizzare opere di mitigazione (es. barriere acustiche).
A seguito della realizzazione della bretella oggetto di variante, ci si attende comunque uno spostamento sulla direttrice Terni-Rieti (S.S. 79) della maggior parte dei flussi del traffico pesante che attualmente grava su Via Tre Venezie, Via Vulcano, Viale Breda ed il resto della rete urbana, che causa un notevole impatto acustico nelle aree attraversate. La proposta di variante pertanto comporterà una ridistribuzione dei mezzi pesanti dalla rete viaria cittadina a quella extraurbana con un sicuro beneficio al clima acustico dell'area urbana in generale.

Tabella Riepilogativa Impatti – Rumore

IMPATTO: modifica stato ante-operam	Ulteriori componenti ambientali interessate	Area geografica interessata	Popolazione interessata	Probabilità	Durata/Frequenza	Reversibilità
Modifica del clima acustico a livello locale		Prossima	Limitata	Certa	Costante	Permanente

ATMOSFERA

La realizzazione della nuova bretella stradale, come già anticipato, andrà a sgravare non solo la rete viaria urbana interna al centro abitato di San Carlo – Via Tre Venezie – Via Vulcano dai mezzi pesanti in transito da e per lo stabilimento industriale dell'AST, ma andrà anche ad eliminare il passaggio per più volte al giorno degli stessi mezzi pesanti lungo le vie immediatamente a ridosso del centro cittadino per trasportare i prodotti siderurgici dallo stabilimento di Viale Brin a quello di Strada dei Confini nella zona ovest della città, realizzando un collegamento diretto del sito industriale ad un'arteria di grande scorrimento quale è la S.S. 675. Ciò comporterà grande vantaggio per l'inquinamento atmosferico. I benefici effetti si estenderanno anche a tutti i restanti autoveicoli, infatti verrà eliminata la necessità della risalita sulle rampe della Terni Rieti per tutti gli automezzi che, provenendo dalla viabilità nazionale, debbono uscire allo svincolo di Terni Est per fare il loro ingresso nell'ambito urbano.

Tabella Riepilogativa Impatti – Atmosfera

IMPATTO: modifica stato ante-operam	**Ulteriori componenti ambientali interessate**	**Area geografica interessata**	**Popolazione interessata**	**Probabilità**	**Durata/Frequenza**	**Reversibilità**
Non si rileva un impatto significativo su tali componenti						

SALUTE PUBBLICA

L'intervento in esame ha l'obiettivo di snellire il traffico viario nella zona di San Carlo, Borgo Bovio e Via Tre Venezie dando luogo ai seguenti evidenti effetti rispetto alla situazione attuale:

- aumento della sicurezza della circolazione stradale;
- miglioramento della qualità dell'aria, attraverso una riduzione delle probabilità di ingorgo per effetto di una maggiore fluidità del traffico;
- aumento della sicurezza dei percorsi pedonali e degli attraversamenti con riduzione dell'incidentalità.

Si sottolinea ancora, in particolare, che la maggiore fluidità del traffico legata anche alla diminuzione del transito pesante permetterà una riduzione delle emissioni in atmosfera dei gas di scarico.

Quanto sopra descritto consentirà di realizzare un complessivo miglioramento delle condizioni ambientali, di salubrità dell'aria e più in generale di tutti gli elementi che contribuiscono alla salute dei residenti della zona.

D'altro canto non si rilevano effetti negativi connessi alla realizzazione.

Tabella Riepilogativa Impatti – Salute Pubblica

IMPATTO: modifica stato ante-operam	**Ulteriori componenti ambientali interessate**	**Area geografica interessata**	**Popolazione interessata**	**Probabilità**	**Durata/Frequenza**	**Reversibilità**
Non si rileva un impatto significativo su tali componenti						

CONCLUSIONI

Si ribadisce che l'intervento di realizzazione della nuova bretella di collegamento stradale oggetto del presente Rapporto Preliminare, risulta già previsto nel previgente P.R.G. con caratteristiche identiche a quelle odierne. Infatti il tracciato stradale già indicato nelle tavole di P.R.G. approvato con D.C.C. n. 307/2008, sottoposto ad una approfondita valutazione tecnica, continua ad essere il più idoneo al soddisfacimento del pubblico interesse in quanto consente di minimizzare gli impatti ambientali rispetto al vicino colle della Romita, mantiene la nuova arteria stradale a distanza adeguata dalla contigua zona edificata di Prisciano, rispetta con sufficiente equilibrio le attività commerciali preesistenti (per lo più aziende di autotrasporti) senza creare gravi impedimenti alla prosecuzione delle predette attività e salvaguarda i delicati equilibri tecnico – economici legati all'assetto urbanistico della zona già trovati in sede di redazione del P.R.G. approvato nel 2008.
Riconosciuta la strategicità dell'opera la Regione dell'Umbria ha assunto l'impegno di finanziare il progetto con D.G.R. n. 1652/2015 e con Det. Dir. Regione Umbria n. 12711 del 14/12/2016, ha liquidato il primo acconto sul contributo.
La necessità di proporre l'approvazione di una variante al piano vigente scaturisce esclusivamente dalla sopraggiunta scadenza dei vincoli preordinati all'esproprio e quindi dalla necessità di una loro reiterazione finalizzata all'acquisizione delle aree interessate dall'opera.
Nonostante il semplice carattere confermativo della proposta di variante, sono stati esaminati tutti i significativi possibili impatti legati all'intervento, analizzati anche con riferimento ad una porzione di area vasta del territorio e sono state illustrate le misure compensative previste.

Da tutto quanto sopra esposto emerge che gli effetti derivanti dalla realizzazione dell'opera sull'ambiente, inteso nella sua accezione più ampia e sulla salute e sicurezza dell'intera area di Terni est, sono essenzialmente positivi e pertanto non si ravvisa la necessità di sottoporre tale variante a procedura di valutazione ambientale strategica.

Ing. Marta Frittella

Ing. Leonardo Donati

Comune di Terni

SOVRAPPOSIZIONE DELLA CARTA RERU CON LE AREE DI VARIANTE

LEGENDA

RERU

- Unita' Regionali di Connessione Ecologica: Habitat
- Unita' Regionali di Connessione Ecologica: Connettivita'
- Corridoi e Pietre di Guado: Connettivita'

DELIMITAZIONI	
Limite variante parziale reiterazione del vincolo	

N
O E
S

scala 1:5.000

0 25 50 100 150 200 metri