



PRG2020

Parte Strutturale

● *Amministrazione Comunale:*

Sindaci

Stefano Ansideri / Paola Lungarotti

Assessore Assetto del Territorio

Francesco Fratellini

Settore Urbanistica

Francesca Lanzi / Debora Berti

● *Progettisti*

FOA Studio Architetti Associati coordinamento, aspetti urbanistici e tipologici

Federico Oliva | Elena Rusconi, Paolo Galuzzi, Piergiorgio Vitillo

con Elena Solero

STUDIOARCO+ENGINEERING SRL processo di partecipazione

Maria Cristina Fontana

Istituto di Ricerche Economia e ambiente (IDEA) aspetti ambientali

Stefano Pareglio

dott.ssa Pamela Marinelli aspetti geologici e idrogeologici

dott. ing. Alessandro Toccaceli approfondimento aspetti idraulici

Ed1 Relazione Generale

Comune di Bastia Umbra (Perugia)

PRG_Parte strutturale

Ed1_Relazione

settembre 2022/aggiornamento gennaio 2023

Indice

Premessa

- 1. Gli Indirizzi per la redazione del PRG**
- 2. Il Documento Programmatico e l'Accordo preliminare di copianificazione**
- 3. Partire dalla struttura del territorio**
 - 3.1 Sistema paesaggistico – ambientale*
 - 3.2 Sistema della mobilità e delle infrastrutture*
 - 3.3 Sistema insediativo*
- 4. Il PRG_Parte strutturale**
 - 4.1 Principi guida*
 - 4.2 Scelte e contenuti principali*
 - 4.1 Sistema paesaggistico – ambientale e spazio rurale*
 - 4.2 Sistema insediativo e dei servizi*
 - 4.3 Sistema della mobilità*
 - 4.4 Il consumo di suolo del nuovo PRG*

Premessa

La presente relazione esplicita i temi e contenuti urbanistici essenziali che costituiscono la struttura del nuovo PRG, delineandone i principali aspetti progettuali e disciplinari. Al fine di meglio determinare e perimetrare in campo di competenza e di attenzione del PRG_Parte strutturale di Bastia, è di seguito riportato l'elenco dei suoi elaborati.

Elaborati descrittivi (Ed)

Ed1 Relazione Generale

Ed2 Risorse storico – architettoniche

Ed3 Risorse naturalistiche e ambientali

Ed4 Risorse paesaggistiche

Ed5 Bilancio urbanistico (Stato di diritto al 1977 con repertorio cartografico, Stato di attuazione del PRG)

Eg6 Contenimento del consumo di suolo (art. 95 della LR1/2015)

Elaborati prescrittivi (Epr)

Epr0 Norme di attuazione

Epr2 Sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale (scala 1:10.000)

Epr2 (a-h) Sintesi del sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale (scala 1:5.000)

Elaborati gestionali (Eg)

Eg 1 Tutele e vincoli ambientali, geologici, idraulici

Eg1a-d Tutele e vincoli ambientali e idraulici_Carta degli scostamenti delle aree boscate

Eg2 Tutele e vincoli paesaggistici

Eg3 Tutele e vincoli storico – culturali

Eg4 Tutele e vincoli infrastrutturali

Eg5 Struttura Urbana Minima (SUM)

Eg6 Pericolosità idraulica (PAI)

Elaborati programmatici (Ep)

Ep1 Indirizzi per il PRG_PO. Sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale (scala 1:10.000)

Ep1 (a-h) Indirizzi per il PRG_PO. Sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale (scala 1:5.000)

Geologia - idraulica (Gi)

Si rimanda agli elaborati dello specifico approfondimento specialistico.

Valutazione ambientale strategica (Vas)

Va 1 Rapporto ambientale

Va 2 Sintesi non tecnica

Allegati

A1 Studio idrologico e idraulico – tratti idrografici del fosso Cagnoletta non coperti dal vigente PAI (ing. Alessandro Toccaceli)

A2 Proposta di Vincolo Boschivo (dott. Carlo Sportolaro)

1. Gli indirizzi per la redazione del nuovo PRG

Con delibera del dicembre 2013 (DCC 66/2013), il Consiglio comunale di Bastia Umbra ha approvato gli *Indirizzi per la redazione del nuovo PRG*, dando l'avvio al processo della nuova programmazione e pianificazione urbanistica della città.

Si tratta di documento previsto dall'incarico affidato che ha consentito di individuare i principali temi urbanistici di natura politico - amministrativa con i quali il Documento programmatico e il nuovo PRG si sono successivamente confrontati. Gli Indirizzi si articolano in undici punti (compresa la Premessa), per ognuno dei quali vengono individuate strategie e proposte da approfondire nella costruzione condivisa del nuovo PRG. A seguito della delibera consigliare, è stato predisposto il *Documento Verso il Documento Programmatico* (approvato dal Consiglio comunale nel 2016), che ha proposto una prima territorializzazione degli Indirizzi amministrativi, finalizzata ad avviare la costruzione condivisa del Documento Programmatico, con particolare riferimento all'assetto strutturale e strategico del territorio locale bastiolo.

Un nuovo piano non parte mai da zero. Le attività conoscitive e interpretative del Documento Programmatico si sono confrontate con i piani, programmi e progetti che la città ha già affrontato e/o avviato. Mettere in coerenza il sistema della programmazione e dei progetti in corso, armonizzandole all'interno di un quadro organico e strutturale di riferimento, rappresenta una delle principali azioni del Documento Programmatico.

In particolare, il Quadro conoscitivo del Documento Programmatico ha potuto contare (come previsto dallo stesso incarico), sulla consistente mole di dati ambientali, urbanistico - territoriali e storico-culturali predisposti e finalizzati alla costruzione del Documento programmatico (2008); si tratta d'informazioni quantitative e qualitative di base che si sono rivelate utili e funzionali alla costruzione del Quadro conoscitivo e interpretativo del presente Documento Programmatico.

Di seguito si sintetizzano i temi trattati dagli *Indirizzi per la redazione del nuovo PRG*. per meglio comprendere e inquadrare la proposta di territorializzazione avanzata con il Documento Programmatico ma anche con il nuovo PRG_Parte Strutturale.

La nuova forma del piano

La forma del nuovo PRG di Bastia Umbra è quella definita dalla legge regionale 1/2015,

che ha riformato il piano comunale articolandolo in due componenti: “PRG parte strutturale” e “PRG parte operativa”. L’obiettivo fondamentale della Parte strutturale del piano è quello di dotare Bastia Umbra di un piano che sia al contempo efficace e comprensibile capace di far coincidere, nella misura massima possibile, esiti a previsioni; dall’altro lato costruito con un processo decisionale realmente partecipato; semplificando al massimo le previsioni contenute nella componente strutturale; incrementando così in modo significativo le possibilità di gestione progettuale, l’unica condizione che può garantire il successo di un’azione di pianificazione. Un piano comprensibile passa invece attraverso una sua massima semplificazione possibile, condizione indispensabile perché esso sia condiviso e quindi attuato. Il “PRG parte strutturale” ridurrà al massimo la ripartizione funzionale delle aree urbane e del territorio extraurbano, evidenziando solo le principali tipologie d’intervento della conservazione – tutela, della riqualificazione – valorizzazione e della trasformazione, oltre a evidenziare gli elementi fondamentali della rete della mobilità e della rete ecologica, lasciando al “PRG parte operativa” la specificazione normativa attraverso il dettaglio di un’organizzazione per “Tessuti”, cioè parti di città e di territorio omogenee non solo dal punto di vista funzionale, ma anche da quello morfologico; senza individuare tutte le possibili aree di trasformazione, ma solo quelle mature e portatrici di un’utilità pubblica complessiva in termini di opere pubbliche e di possibilità di sviluppo economico, in un quadro quindi di maggiore sobrietà e fattibilità delle previsioni.

Una visione più ampia

Il primo tema che il nuovo PRG deve affrontare riguarda il fenomeno della “metropolizzazione”, che interessa sempre di più il territorio di Bastia. Negli ultimi decenni, insieme a un forte incremento della diffusione insediativa tipico di buona parte del territorio regionale, si è formata una vasta conurbazione nella piana attraversata in senso est - ovest dalla direttrice della SS 75 che si sviluppa da Perugia fino a Foligno, un’area ricca di servizi, attrezzature e attività, la cui dimensione urbana è particolarmente riconoscibile nella parte più settentrionale, quella nella quale Bastia occupa una posizione centrale. E che potrà caratterizzarla come “città ospitale”, non solo come luogo dove abitare, in grado di garantire a tutti un’effettiva accessibilità di luoghi, servizi, funzioni e quindi aumentare complessivamente il livello della qualità della vita). Questo processo di trasformazione territoriale che ha modificato profondamente i caratteri dell’area, unitamente alla modifica degli stili di vita della popolazione e alla mobilità crescente che quotidianamente caratterizza il funzionamento dell’intero

sistema insediativo, configura una “nuova città”, articolata in diverse amministrazioni comunali, la cui dimensione geografica non coincide più con le vecchie ripartizioni amministrative. L'utilità di adottare nelle scelte urbanistiche di Bastia Umbra una visione più ampia di quella ristretta al solo territorio comunale appare dunque evidente, ancora di più se si vogliono garantire decisioni adeguate alle esigenze di crescita economica e di sviluppo urbanistico, senza intaccarne le risorse ambientali fondamentali. Una visione più ampia, supportata dalle scelte del PUT regionale e da quelle del PTCP, da definire nella fase di co-pianificazione della formazione del piano.

Il contenimento del consumo di suolo

Il territorio bastiolo ha una superficie contenuta (2.763 ha), in buona parte costruita (circa 972 ha, pari a circa il 35% del totale); si tratta di un territorio largamente urbanizzato nel corso degli ultimi cinquant'anni, la cui tutela ambientale e paesaggistica deve essere la prima azione strategica di pianificazione da attivare. Ciò significa, da un lato, limitare il processo di diffusione insediativa, massima fonte d'insostenibilità ambientale causata dal tipo di mobilità che genera e di spreco energetico per le tipologie insediative che comporta; e dall'altro lato, prevedere i nuovi interventi di trasformazione urbana necessari per lo sviluppo nell'ambito della città già costruita, muovendosi cioè nella strategia generale della rigenerazione urbana. Una strategia generale che non deve significare però la cancellazione assoluta di qualsiasi nuovo consumo di suolo, talvolta necessario per completare e ridefinire qualitativamente un margine urbano o realizzare una nuova viabilità o una nuova attrezzatura pubblica, ma l'obbligo di far precedere tale scelta da una verifica che ne accerti la mancanza di alternative e di attivare modalità di compensazione ecologica preventiva, che riducano gli impatti negativi della trasformazione e aumentino il potenziale ecologico. Una strategia generale che limiti allo stretto necessario la previsione di nuove aree di crescita del territorio extraurbano e tenda a ridurre le eventuali previsioni pregresse, anche attraverso modalità di compensazione urbanistica (trasferimento dei diritti edificatori già assegnati).

“Costruire sul costruito”

I nuovi interventi previsti dovranno rientrare nella strategia generale della rigenerazione urbana. Escludendo le aree di ristrutturazione, gli altri piani attuativi esecutivi che si possono realizzare sul territorio, porteranno nel giro di pochi anni a un significativo aumento dei residenti, con conseguente nuova richiesta di servizi (scuole,

esercizi di pubblica utilità, incremento della viabilità, servizi per la salute, il tempo libero etc.). La conformazione morfologica del territorio bastiolo, caratterizzato per lo più da pianura indifferenziata, ha fatto sì che nella struttura urbana si creassero aree con destinazione d'uso miste (residenziali - industriali in particolare). I progetti di riqualificazione a ridosso del centro storico potranno in particolare offrire l'opportunità di intervenire con nuove infrastrutture. Tessuti da riqualificare e rigenerare, funzionalmente e ambientalmente, sono anche quelli industriali; gli insediamenti produttivi rappresentano un importante patrimonio della città, con un ruolo rilevante nel sistema economico produttivo provinciale e regionale, sia per collocazione geografica, che per accessibilità, che per capacità d'impresa (si pensi alla rilevanza e alle prospettive del Centro Fieristico Regionale). Per quanto riguarda la gestione del patrimonio edilizio esistente, la strategia di riqualificazione urbana comprenderà tutti gli interventi di quella che viene comunemente definita "manutenzione qualitativa".

Perequazione, compensazione, premialità

Le modalità di perequazione urbanistica, compensazione e premialità si sono ormai affermati come modalità attuativa ordinaria in ogni esperienza condotta sulla base delle leggi regionali approvate negli ultimi anni (si veda quanto disposto dal Capo V del Testo unico), compresa la LR 1/2015.

L'esigenza di garantire oggettività ed equità nella formazione dei piani urbanistici, insieme a quella di assicurare un'alternativa fattibile all'esproprio per pubblica utilità, rappresentano le motivazioni fondamentali per l'affermazione della perequazione urbanistica come strumento indispensabile. La perequazione urbanistica è anche uno strumento fondamentale per costruire una "idea" di città e per garantire una nuova qualità per la stessa città. Il "PRG parte strutturale" dovrà quindi proporre un modello perequativo adatto alle caratteristiche della città, in un'accentuata dimensione progettuale proprio per garantire risultati di qualità urbana. Uno strumento altrettanto indispensabile è quello della compensazione urbanistica, che riguarda la possibilità di utilizzare i diritti edificatori che l'Amministrazione comunale assegna per l'acquisizione delle aree necessarie per la collettività. In particolare, il PRG_Parte strutturale" utilizza la compensazione urbanistica e le premialità al fine di incentivare interventi che presentano criticità a causa dei costi aggiuntivi che comportano (ERS, riqualificazione e rigenerazione urbana, restauro dei paesaggi locali). All'interno del consumo di suolo massimo programmato dal PSC, l'Amministrazione comunale potrà in ogni caso riservarsi di assegnare diritti edificatori aggiuntivi a fronte di opere pubbliche realizzate

dai privati, disciplinando operativamente tale possibilità all'interno del PSC_Parte operativa.

L'efficienza energetica e la rigenerazione ecologica

L'area interdisciplinare che studia le relazioni tra energia e insediamenti (e più in generale tra energia e territorio), soffre di una storica divaricazione fra il costante approfondimento degli aspetti teorici rispetto alla conseguente traduzione in strumenti d'intervento. Questa divaricazione ha determinato una specializzazione del tema energia trovando una limitata considerazione nella pianificazione. La pianificazione energetica deve trovare collocazione all'interno del progetto urbanistico, in quanto gran parte degli effetti sul consumo e sulla produzione di energia dipendono, oltre che da variabili di tipo socioeconomico, dai modi di organizzazione del territorio quanto a insediamenti, flussi, infrastrutture, distribuzione delle attività. Mentre il futuro dell'edilizia è già indirizzato verso una sostanziale innovazione nel campo del risparmio e dell'efficienza energetica, più problematica è la situazione della città nel suo complesso, sia per i consumi energetici necessari a garantire i servizi pubblici, sia per il funzionamento del sistema della mobilità; sia per la mancanza di una strategia adeguata per le trasformazioni urbane più complesse. Strettamente integrate con le problematiche energetiche, sono quelle della rigenerazione ecologica e ambientale, da assicurare invece attraverso disposizioni del PRG_Parte operativa.

Paesaggio, sicurezza e tutela del territorio

Il PRG_Parte strutturale annovera tra i suoi contenuti principali l'articolazione del territorio comunale in sistemi e unità di paesaggio, la tutela e la valorizzazione delle componenti naturali, delle aree instabili o a rischio, delle aree agricole e di quelle boscate. La componente paesistica assume quindi una grande importanza per il territorio bastiolo, né potrebbe essere diversamente, data la sua qualità e l'importanza che la stessa assume ai fini dello sviluppo economico in generale e turistico in particolare. Il PRG_Parte strutturale affronta quindi questo tema sulla base delle indicazioni del Quadro Conoscitivo e della pianificazione sovraordinata (PUT e PTCP), ma cercherà di declinare le problematiche del paesaggio anche alla scala operativa, specificando una disciplina che integri le normali attività presenti nelle zone extraurbane con progetti e interventi di riqualificazione paesaggistica. Un tema specifico di particolare importanza riguarda la presenza di allevamenti zootecnici dismessi, che rappresentano un forte detrattore dal punto di vista ambientale e paesaggistico;

l'obiettivo della loro eliminazione e del ripristino dei luoghi interessati deve essere sostenuto da precisi incentivi che rendano fattibili la demolizione e il ripristino (si veda la DCC n.11 del marzo 2013).

Si tratta di un processo di riqualificazione e rigenerazione che la nuova legge regionale promuove per il sistema delle fragilità territoriali (idraulica, sismica, della città storica). Il tema della sicurezza e della tutela del territorio va quindi affrontato in un'ottica d'incentivazione delle funzioni di presidio e di manutenzione del territorio. La valorizzazione dei territori agricoli è stata inoltre accompagnata dalla previsione di una rete ciclopedonale che collega le frazioni del territorio e che costituisce una forte alternativa rispetto all'uso degli autoveicoli lungo le arterie carrabili.

Sistema della mobilità sostenibile

Uno dei temi fondativi del nuovo PRG_Parte strutturale è quello della previsione di un sistema di mobilità sostenibile, considerato il costante aumento dei flussi di traffico di persone e merci in rapporto agli effetti negativi, sull'ambiente, sulla qualità delle aree urbane e quindi sulle condizioni di vita degli abitanti. Il modello insediativo disperso genera inevitabilmente incremento della mobilità privata e minore efficienza/efficacia del trasporto collettivo. Va quindi innanzitutto ricercato un assetto del sistema insediativo coerente con l'obiettivo di una mobilità sostenibile teso a contenere le necessità di spostamento e fortemente raccordato col sistema infrastrutturale esistente e di progetto. Il criterio guida della pianificazione della mobilità proposto dal PRG_Parte strutturale, si basa, d'intesa con lo *Studio di Traffico* che l'Amministrazione comunale ha commissionato, sul concetto di sostenibilità, da raggiungere attraverso la messa in atto di misure in grado di conseguire l'integrazione tra le politiche per la mobilità e quelle ambientali. Un'attenzione particolare dovrà essere posta ai provvedimenti da adottare nei tessuti urbani e delle frazioni nate e sviluppate lungo le direttrici storiche, ora interessate da un alto livello di traffico di attraversamento, sul tema della sicurezza nell'attraversamento degli stessi e sul miglioramento della qualità della vita. I benefici indotti da soluzioni di traffico che sostengano la mobilità "lenta" (zone 30, "isole ambientali") e quella "dolce" (piste ciclabili, zone pedonali) potranno essere aumentati attuando una riqualificazione della rete stradale urbana.

Qualità urbana

La qualità urbana degli interventi di recupero e di nuova costruzione è pertinenza della normativa del PRG_Parte operativa, sulla base delle indicazioni più generali del

PRG_Parte strutturale.

In particolare, dovrà essere curata con attenzione la disciplina del patrimonio edilizio esistente, al fine di garantirne al meglio la “manutenzione qualitativa”, anche attraverso un’organizzazione per “Tessuti urbani”, sintesi omogenee delle qualità morfologiche e delle specializzazioni funzionali delle diverse parti urbane. Con questo approccio progettuale verrà estesa ad ogni parte urbana la metodologia utilizzata per la pianificazione dei centri storici, in un’ottica di riqualificazione urbana complessiva. Lo stesso concetto di *Centro storico* verrà rivisto in ampliamento con quello più moderno di *Città storica*, comprendendo quindi anche parti più recenti di città ugualmente meritevoli di tutela.

Per quanto riguarda le aree di trasformazione, la normativa del PRG parte operativa fornirà indicazioni sui caratteri morfologici degli interventi e sugli spazi pubblici. Inoltre, per gli interventi più importanti verrà suggerito il ricorso a modalità concorsuali, utili anche per valorizzare le professionalità dei giovani tecnici locali. Al di là della migliore specificazione possibile della normativa, è comunque importante la gestione che l’Amministrazione saprà garantire nell’attuazione del piano, per cui assume grande importanza la *Commissione per la qualità architettonica e il Paesaggio*.

Ascolto e partecipazione per una costruzione condivisa del piano

Gli *Indirizzi* hanno infine tenuto conto dell’articolato processo di partecipazione svolto dall’*Urban Lab*, che ha coinvolto abitanti, associazioni, operatori economici (complessivamente poco meno di 1.000 persone).

I centri urbani sono essenzialmente costituiti dalle persone che li abitano: sono quindi loro a conferire agli stessi un’identità inconfondibile. Nella pianificazione urbanistica è pertanto essenziale operare con un processo trasparente verso le istanze della comunità. Ascolto, coinvolgimento e partecipazione sono aspetti cruciali del processo decisionale di costruzione del nuovo piano, creando l’occasione d’individuare soluzioni condivise. L’elaborazione del nuovo PRG_Parte strutturale si pone infatti, tra due prospettive in tensione che vanno ugualmente considerate. Da un lato proiettare lo sguardo nel futuro, dare spazio all’immaginazione, a ciò che non esiste e che è da costruire. Dall’altro è cruciale collocarsi nel presente nelle condizioni e contraddizioni in cui oggi si vive, perché da queste emergono orientamenti di ciò che avverrà domani, visioni e attese.

Il nuovo strumento urbanistico deve infatti definire forme e modi di partecipazione alle scelte di pianificazione locale, sia dal lato della concertazione istituzionale con gli altri enti pubblici territoriali, sia da quello del coinvolgimento dei portatori d'interessi economico - sociali locali e dei cittadini. La partecipazione, per raccogliere le opinioni diffuse e agevolare il dibattito sulle strategie, necessita di un sistema di relazioni tra tecnica, soggetto politico-amministrativo decisore e cittadini che si è snodata lungo tutto l'arco dell'elaborazione del PRG_Parte strutturale.

2. Il Documento Programmatico e l'Accordo preliminare di copianificazione

Ai sensi delle norme regionali, la pianificazione locale si articola in due dimensioni:

a) strategica e programmatica, caratterizzata dalla definizione di obiettivi, scelte e decisioni di medio e lungo termine, in una prospettiva di sostenibilità ambientale, sviluppo socioeconomico e territoriale (attraverso il Documento Programmatico);

b) regolativa, che definisce indirizzi e regole di uso del suolo, modalità di tutela e trasformazione del territorio nella loro dimensione funzionale e spaziale, volte al perseguimento delle strategie e dei programmi della dimensione strategica e programmatica (attraverso il PRG_Parte Strutturale e il PRG_Parte Operativa)

Il *Documento Programmatico* ha rappresentato un'occasione rilevante per ripensare identità e prospettive della comunità bastiola, a partire dalla costruzione di un progetto condiviso di città in grado di relazionare efficacemente risorse e opportunità. Il sistema delle conoscenze e delle valutazioni, componente fondamentale della co-pianificazione (di cui all'art. 23 del *Testo unico del governo del territorio e materie correlate*, LR1/2015), ha costituito la documentazione di base del Documento programmatico e dei relativi elaborati grafici, che indicano la struttura territoriale e le principali scelte ed azioni strategiche per il territorio di Bastia. Il sistema conoscitivo è costituito dal Quadro conoscitivo, dal Bilancio urbanistico ambientale e dal Documento di valutazione, finalizzati ad avviare il processo di partecipazione previsto dalla legge regionale (art. 5, comma 3 del Testo unico).

Inoltre, ai sensi del testo unico regionale, la Regione Umbria ha in corso la messa a punto il Programma Strategico Regionale (PST) oltre al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) in attuazione della Convenzione Europea del Paesaggio. In questa situazione è opportuno che gli strumenti della pianificazione e della programmazione comunale siano posti in relazione organica e in conformità con i contenuti dei nuovi atti regionali, al fine di massimizzare le possibili sinergie.

Il *Documento Programmatico* individua gli elementi strutturali (il sistema fluviale e dell'idrografia di superficie, la vegetazione naturale, l'articolazione dei contesti locali di paesaggio in approfondimento delle unità di paesaggio del PTCP), allo scopo di orientare le scelte del PRG_Parte strutturale; con particolare riferimento alla pianificazione del territorio extraurbano, valorizzandolo nel pieno rispetto di risorse, integrando al

contempo conservazione e trasformazione all'interno del processo storico-culturale e ambientale che ha formato l'attuale paesaggio bastiolo. La co-pianificazione e la collaborazione interistituzionale si sono rivelati necessarie per integrare obiettivi, strategie ed interventi. Al fine di dare significato e forza a questo obiettivo, il Documento Programmatico approfondisce significativamente il Quadro delle conoscenze e il Bilancio urbanistico, allo scopo di un coinvolgimento significativo delle istituzioni fin dal primo momento della Conferenza di Pianificazione. Si tratta di un documento con un forte carattere strutturale e strategico, che mira a tenere insieme le prospettive di sviluppo di Bastia, definendone le condizioni di fattibilità, in termini ambientali, urbanistici ed economico - sociali, individuando obiettivi e azioni per i quali il PRG_Parte strutturale costituirà la disciplina urbanistica che ne garantisca la realizzabilità.

L'elaborazione del Documento Programmatico si è articolata attraverso i seguenti passaggi:

- conoscenza e descrizione dei caratteri naturali, antropici e socioeconomici della città e del suo territorio, nonché della sua storia urbanistica (Quadro Conoscitivo);
- a partire dalla costruzione del sistema delle conoscenze, sono stati individuati e assunti gli obiettivi e le strategie urbane e territoriali, definiti dagli "Indirizzi per la redazione del PRG (dicembre 2013) e in rapporto alle indicazioni del PUT e del PTCP;
- risorse, problemi e obiettivi sono infatti articolabili in riferimento ai tre sistemi fondamentali attraverso i quali è riconoscibile un funzionamento a rete delle componenti territoriali e urbane: il sistema paesaggistico - ambientale e lo spazio rurale; il sistema della mobilità e delle infrastrutture tecnologiche; il sistema degli insediamenti, dei servizi e delle dotazioni territoriali e urbane;
- lo "schema strutturale", con il quale, dopo aver evidenziato le componenti strutturali, sono state individuate le possibili risposte ai problemi ed agli obiettivi, articolandole in termini di "azioni" da attivare e intraprendere, sia di carattere tematico (azioni sulle componenti strutturali), sia di carattere areale; queste ultime volte a cogliere possibili sinergie tra le risposte settoriali che ricadono nello stesso intorno territoriale (azioni strategiche integrate);

Il *Documento Programmatico* (di cui all'art. 24 del Testo unico), approvato dall'Amministrazione comunale (agosto 2016), è composto da: una *Relazione* contenente le scelte strutturali per l'assetto del territorio e le azioni strategiche, con schemi grafici illustrativi; il *Quadro conoscitivo* e il *Bilancio urbanistico*; il *Documento di valutazione* e il *Rapporto preliminare*.

A seguito dell'approvazione del Documento programmatico, si è attivata la procedura per la condivisione delle scelte strutturali del nuovo PRG_Parte strutturale attraverso la predisposizione di uno specifico *Accordo preliminare di copianificazione* (ai sensi dell'art. 26), sottoscritto dalla Regione, dalla Provincia di Perugia, dai Comuni di Assisi, Bettona, Perugia, Torgiano; e approvato anche dal Consiglio comunale di Bastia (dicembre 2018). Il Documento delinea i principali contenuti condivisi del nuovo PRG_parte strutturale, con particolare riferimento a tre tematiche d'interesse comune.

- a) la Rete Ecologica Regionale (RERU)
- b) il sistema della mobilità extraurbana
- c) la rete di mobilità ecologica (percorsi ciclopedonali ed escursionistici fluviali)

Sulla base dell'approvazione definitiva dell'Accordo di co-pianificazione, si è chiusa l'impostazione preliminare e condivisa del nuovo PRG_Parte strutturale.

3. Partire dalla struttura del territorio

In coerenza con quanto stabilito dalla legislazione regionale, il PRG_Parte strutturale individua le componenti strutturali del territorio cioè di quegli elementi territoriali che assumono per la comunità una valenza territoriale e urbana (ecologica, culturale, morfologica e funzionale) di più lunga durata e che quindi vanno individuati, disciplinati ed eventualmente integrati in sede di co-pianificazione, cioè con il consenso di tutti gli enti, territoriali e settoriali, competenti in materie che riguardano l'assetto e le trasformazioni del territorio.

L'individuazione delle "componenti strutturali del territorio" risulta dunque metodologicamente utile alla costruzione dei contenuti del piano e alla chiarezza della sua comunicazione. Altrettanto utile risulta l'organizzazione dei suoi contenuti in riferimento ai tre sistemi urbanistico - territoriali utili sia in sede di valutazione che in sede di progetto: il *sistema paesaggistico-ambientale e storico*, il *sistema della mobilità e delle infrastrutture*, il *sistema insediativo*. Considerando con intenzionalità di progetto i singoli elementi territoriali come appartenenti a categorie e insiemi ai quali ciascun elemento è legato da relazioni di solidarietà funzionale e/o morfologica.

3.1 Sistema paesaggistico - ambientale e storico

Il territorio comunale di Bastia risulta scarsamente diversificato sia dal punto di vista morfologico sia da quello florofaunistico a causa delle caratteristiche orografiche e storiche del paesaggio e del notevole sviluppo dell'insediamento urbano nel corso tempo.

In particolare, il territorio extraurbano è costituito quasi esclusivamente da agroecosistemi, fatta eccezione per il reticolo idrografico costituito dai fiumi Chiascio e Tescio, per la vegetazione ripariale a essi connessa e per il sistema idrografico minore (Cagnola, Cagnoletta e Maccara). Pertanto la maggiore biodiversità vegetale è confinata, in ambiti definiti, cioè lungo le zone ripariali del Tescio e del Chiascio, dove la fitta vegetazione arborea (costituita da *Salix* spp., *Populus* spp., *Ulmus minor* L., *Alnus glutinosa* L.), crea un continuum floristico-vegetazionale, definendo un significativo corridoio ecologico, tale da favorire l'incremento della biodiversità tra le specie presenti, sia animali che vegetali. Altro elemento di naturalità presente nel territorio è costituito da filari di alberi con funzione di separazione tra appezzamenti di proprietari diversi o

tra coltivazioni differenti o d'ingresso a un podere; alcuni di questi costituiscono anche un importante elemento del paesaggio di interesse storico.

Questa lettura delle componenti naturalistiche trova conferma peraltro anche nella struttura della rete ecologica individuata nel progetto RERU (Rete Ecologica Regionale Umbra) che, a livello regionale, sviluppa i temi della conservazione di ecosistemi, habitat, specie e paesaggi europei, insieme alla loro diversità, affrontati a livello europeo nel progetto della Rete Ecologica Pan-Europea. A tal fine il RERU individua nel territorio di Bastia e, in particolare, nei territori circostanti i fiumi Chiascio, Tescio e in alcune ridotte aree situate a nord del comune, aree di *habitat* circondate da zone di connettività.

Tra le componenti naturalistiche individuate nel territorio di Bastia, particolare rilievo assumono le aree sensibili distinte in aree esondabili (come individuato nell'analisi specialistica geologico - idrogeologica); nonché le aree di captazione delle acque idropotabili. Per quanto riguarda le aree esondabili, queste sono concentrate lungo il tracciato dell'alveo del Fiume Chiascio che costituisce il reticolo principale del territorio di Bastia Umbra e lungo i tracciati degli alvei del Torrente Tescio, dei Fossi Cagnola e Maccara. In riferimento alle aree di captazione delle acque idropotabili, si segnala che il territorio di Bastia ospita il più importante acquifero di tipo alluvionale della Regione; tale area, situata nella parte settentrionale del territorio, a confine con il comune di Assisi è stata oggetto, sin dalla metà degli anni Settanta, di un intenso sfruttamento delle risorse idriche sotterranee, dapprima a scopi prevalentemente idropotabili, a cui si sono aggiunti altri usi a seguito della specializzazione agricola, dello sviluppo della zootecnia e dei settori industriali e commerciali. Vista l'enorme importanza che rivestono le risorse idriche sotterranee presenti a Bastia, sia a livello locale che regionale, le aree ove sono presenti pozzi ad uso idropotabile sono sottoposte ai vincoli ed alle prescrizioni previste dalla legislazione di riferimento.

La parte sud-ovest dell'abitato di Bastia (circa il 60% dell'intero territorio), è caratterizzata dalla presenza di una rete di viabilità minore e case rurali. A differenza degli anni '50, periodo in cui risulta particolarmente diffusa la categoria seminativo arborato, la categoria d'uso più diffusa oggi è rappresentata dal seminativo semplice; a testimonianza del passaggio dell'agricoltura dalla conduzione estensiva a quella intensiva. In particolare, al seminativo semplice oggi è destinata buona parte della superficie, le colture principali sono rappresentate da cereali e foraggere legate all'allevamento del bestiame, diffuso nella zona centro meridionale del territorio

comunale. I restanti appezzamenti sono destinati a vigneti e oliveti presenti rispettivamente con percentuali bassissime l'arboricoltura da legno, presente principalmente lungo il Fiume Chiascio, i coltivi abbandonati e i seminativi arborati, ricoprono poco più dell'1 % dello spazio rurale.

Il nuovo PRG considera il paesaggio indicatore sintetico della qualità dello sviluppo territoriale e urbano; a tal fine approfondisce e integra l'Unità di paesaggio definita dal PTCP (Sistema paesaggistico di pianura e di valle UdP 67, Valle Umbra), con l'individuazione delle Unità di paesaggio locali (tav. QCA_7). Queste corrispondono ad articolazioni del territorio comunale caratterizzate dal punto di vista paesaggistico da una specifica presenza di componenti significative naturali (geomorfologiche, idrografiche, vegetazionali) e antropiche (storiche, insediative, di uso del suolo) e di particolari e connotanti relazioni tra di esse, che determinano situazioni territoriali differenti, anche se, concettualmente, fra paesaggio urbano, periurbano ed extraurbano esiste una necessaria continuità e permeabilità reciproca.

In relazione a ciò, sono state individuate due classi di paesaggi, a dominante ambientale - naturalistica e a dominanza antropica, considerati componenti strutturali del territorio

I paesaggi ambientali si articolano in cinque tipologie: i paesaggi rurali con visuale di versante; i paesaggi rurali con visuale urbana; i paesaggi rurali degli insediamenti diffusi; i paesaggi rurali della piana agricola; i paesaggi fluviali. *I paesaggi insediativi* si articolano a loro volta in tre tipologie: i paesaggi urbani storici; i paesaggi urbanizzati e urbanizzabili per insediamenti e servizi; i paesaggi urbani e urbanizzabili per attività.

Con riferimento agli elementi storici del territorio, l'analisi di figurazioni iconografiche e testi reperiti presso l'Archivio di Stato di Perugia (*fonte*, Documento Programmatico 2008), ha permesso di rintracciare quale fosse l'assetto del territorio negli ultimi secoli e quindi di individuare le componenti ancora presenti nel comune di Bastia (QCA_3); esse sono costituite dai centri e nuclei storici, dalle Chiese e luoghi di culto, dalle residenze di campagna ed edilizia storica rurale (i Nuclei storici ed emergenze storico - architettoniche individuate dal PTCP).

Per quanto riguarda le dotazioni per l'accessibilità e la fruizione, sono da ricordare la viabilità storica (anche quella cancellata e/o sostanzialmente alterata), la viabilità panoramica e gli ambiti della centuriazione (*fonte PTCP*).

Gli edifici o complessi isolati con valenza testimoniale e paesaggistica (*fonte*, Documento

Programmatico 2008), s'identificano prevalentemente con la tipologia di casa rurale classificata da Desplanques nel testo *La casa rurale in Umbria* come casa unitaria con abitazione sovrapposta al rustico. Si tratta d'immobili caratteristici per forma, per materiali, per funzione, per tipologia distributiva legati alla funzione della residenza e della produzione agricola. L'abitazione è generalmente costruita con materiali locali, pietra, laterizio; è impostata su due piani: al piano terra vi sono i locali funzionali all'agricoltura (fondi, magazzini, cantine, stalle), al piano superiore è la residenza vera e propria. Il piano superiore è diviso in maniera molto semplice: vi è spesso un grande locale con il camino che funge da cucina e luogo di riunione di tutta la famiglia; lo stesso locale consente l'accesso alle varie camere ed eventualmente al magazzino, non esistono naturalmente i locali igienici. Scale esterne, aggiunte al perfetto parallelepipedo della casa, permettono l'accesso al piano superiore. Le scale, l'accesso, nonché il lato più lungo dell'edificio sono disposti a sud o, comunque secondo una direzione che consente di evitare i venti più freddi. L'impaginato delle finestre è molto semplice: bucatore nette sovrastate da un architrave di legno o di arenaria dalle dimensioni spesso identiche; le dimensioni e il numero delle bucatore spesso diminuiscono nelle facciate a nord. La copertura è a capanna o a padiglione, con una modesta gronda. I portici sono rarissimi, spesso gli ingressi a sud sono protetti da leggerissimi pergolati coperti da piante rampicanti.

Nelle case rurali ricadenti nel territorio comunale di Bastia si riscontrano tutti i principali caratteri architettonici sopra descritti, tuttavia, oggi, le stesse molto spesso hanno perso i caratteri funzionali e distributivi di un tempo, risultando adibite a residenza, *bed and breakfast*, agriturismo. Il piano terra è trasformato il più delle volte da rustico a residenziale, organizzato su uno schema distributivo molto semplice e servito da disimpegni o piccoli corridoi. Se la proprietà è unica, una scala a U (spesso a chiocciola) conduce al piano superiore ovvero alla zona notte. Se le proprietà sono distinte, o se la destinazione d'uso è mutata (*bed and breakfast*, agriturismo), la scala esterna raggiunge la loggia, che nel frattempo si è trasformata in ballatoio, per dare accesso a piccoli appartamenti.

Tra i manufatti legati all'attività produttiva sono ancora rintracciabili nella campagna bastiola costruzioni piuttosto modeste, costituite da una tipologia riconducibile alla capanna, con le pareti traforate, adibite un tempo alla conservazione/essiccazione di derrate o particolari alimenti o produzioni che necessitavano di un luogo coperto e ventilato. Altra tipologia di manufatto produttivo presente nella campagna, seppure di più recente costruzione, è costituita dagli essiccatoi per il tabacco. Sono edifici dalla

configurazione piuttosto particolare, riconoscibili soprattutto per l'altezza predominante rispetto alle altre dimensioni e per gli sfiati messi in copertura. Il PRG_Parte operativa potrà individuare gli edifici nel territorio rurale di valore tipologico – architettonico, sulla base di una classificazione che comprenda edifici di qualità realizzati anche nel dopoguerra.

Gli elementi storici di attrezzamento del territorio rintracciabili nel territorio, simbolo del passato ma anche elementi fondamentali per l'aspetto funzionale dell'intero sistema, sono infine il ponte sul fiume Chiascio e la chiusa, posta subito a valle, la cui presenza sul territorio è testimoniata già in una cartografia storica del XVII secolo come elementi che dominavano il territorio di Bastia.

3.2 Il sistema della mobilità e delle infrastrutture

Nel territorio comunale (tavola QCI_2), sono presenti 7 km di strade nazionali, 6 Km di strade regionali, 20 Km di strade provinciali; l'estensione delle strade comunali assomma a 83,7 km. La viabilità risulta condizionata dalla SS 75, che taglia il territorio in due parti: quella residenziale a nord e quella produttiva ed industriale a sud. La rete stradale comunale è disposta nella direzione est-ovest e tende a confluire nei punti deboli del sistema (gli attraversamenti del fiume Chiascio).

Delle infrastrutture viarie la SS 75, la Strada Regionale 147 e la linea ferroviaria Foligno-Terontola definiscono il sistema degli "accessi esterni" rispetto all'area urbana e al nucleo storico. Percorrendo da est a ovest la strada SS 75, al confine con il territorio di Assisi c'è il primo svincolo sul quale convergono da sud la SP 404, che collega la Zona Industriale – Costano – Bettona; e da nord la SR 147 e la viabilità che collega il centro abitato di S. Maria degli Angeli; proseguendo verso Ovest, l'uscita di Bastia Fiere connette a sud il Centro Fieristico e a Nord il centro abitato di Bastia. Dal terzo svincolo vengono convogliati a sud i flussi verso la località Cipresso e a nord verso il quartiere XXV Aprile. Quest'ultimo accesso risulta particolarmente insicuro per la forma del tracciato e per le sue dimensioni. L'uscita successiva collega e non collegherà a sud i flussi provenienti dalla zona industriale di Bettona e dal centro di Torgiano tramite la SP 400; e a nord quelli che giungono dalla zona industriale di Ospedalicchio e dalla SR 147. Infine la quinta e ultima uscita, situata nel territorio di Perugia, connette a nord la SR 147 e la strada che collega la SS 75 con l'aeroporto di S. Egidio, e a sud, servendosi di una bretella parallela alla SS 75, permette l'accessibilità alla zona industriale sud di

Ospedalichio, per poi immettersi nella SP 400.

Per quanto riguarda la viabilità urbana e locale, l'asse via Firenze - via IV Novembre con la perpendicolare via Roma costituisce la matrice sulla quale si è sviluppato il centro di Bastia. In particolare, Borgo Primo Maggio, è stato realizzato negli anni '60-'70 intorno al sistema viario via Firenze -via della Repubblica; Villaggio XXV Aprile è stato costruito alla fine degli anni '70 ad ovest di via San Bartolo; il quartiere di Santa Lucia, si è sviluppato a nord di Via Torgianese, intorno alla metà degli anni '50; il centro di Bastiola, si è sviluppato lungo la SR 147, a partire da un primo nucleo storico ad ovest del Ponte sul Fiume Chiascio. I centri di Campiglione e Cipresso, in tempi recenti, si sono sviluppati lungo gli assi viari; le frazioni di Ospedalichio e Costano hanno avuto sviluppi autonomi. In generale, escludendo la SS75 (piattaforma a carreggiate separate), il resto del reticolo viario ha caratteristiche fisiche - funzionali modeste in relazione agli standard previsti; esso presenta una struttura vincolata sia dal rispetto dell'orografia del territorio, sia dalle distanze dell'edificato. Anche la strada regionale SR 147, interessata da un forte traffico di tipo turistico, presenta problemi connessi alla disomogeneità degli standard: dove la piattaforma viaria risulta, infatti, inglobata nei centri urbani, come quelli di Ospedalichio, Bastiola e Campiglione, il livello d'uso è quello tipico delle strade urbane, con conseguenti situazioni di precarietà e basso livello di sicurezza. La rete stradale secondaria è costituita, nella quasi totalità dei casi, da strade a due corsie senza il controllo degli accessi, con un modesto standard infrastrutturale e funzionale. La presenza d'insediamenti diffusi, a margine della piattaforma tende ad abbassare la qualità della circolazione e a ridurre conseguentemente i livelli di servizi offerti.

Il territorio comunale è interessato dalla linea ferroviaria Foligno -Terontola di RFI, che garantisce il collegamento a nord con la linea Firenze- Roma e a sud con nodo Foligno e alla linea trasversale Orte-Ancona. La linea ferroviaria Foligno-Terontola è una linea elettrificata a singolo binario, con circa 27 corse (di cui 4 merci) in direzione Foligno ed una frequenza media di circa 1h e 03'; 25 corse (di cui 2 merci) in direzione Perugia, con una frequenza di circa 1h e 10'. Alla stazione di Bastia vengono effettuate solamente fermate di treni locali. I 19 Km, circa, di distanza tra Bastia e Foligno sono coperti in circa 20', mentre la distanza tra Bastia e Perugia di circa 20,5 km è coperta in circa 18'. Il parcheggio di scambio è limitato a soli 45 posti auto, compresi gli spazi lungo il viale della Stazione, potenziati di recente attraverso le dotazioni territoriali del piano attuativo Franchi.

Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri su strada si effettua su linee ordinarie, la cui programmazione e gestione è attribuita alle Province; Bastia ricade nel bacino di utenza di Perugia, in cui opera l'APM, che con 5 autolinee copre esclusivamente il pendolarismo scolastico; oltre al servizio – pulmino comunale gratuito per Costano.

Aeroporto San Francesco

L'aeroporto internazionale di Perugia, l'unico scalo per voli di linea dell'Umbria, è stato ampliato e ammodernato (progetto di Gae Aulenti); la pista, lunga 2.199 metri, consente atterraggi di Boeing 737. L'obiettivo minimo è quello di raggiungere i 150.000 passeggeri trasportati in un anno. Dal un punto di vista dei collegamenti viari sono state realizzate due bretelle stradali che collegheranno lo scalo con Petrignano e con Ospedalicchio, e quindi con la SS 75. Il parcheggio dell'aeroporto è servito dalle principali compagnie di autonoleggio. Lo scalo è collegato tramite un servizio di autobus con Perugia (distante 15 Km, tempo di percorrenza 20 minuti, con fermate in Piazza Italia e presso la stazione FS); e con Foligno (20 Km).

Il Comune di Bastia, con delibera del CC n. 41 del 7 maggio 2008 ha adottato il Piano di Rischio dell'Aeroporto di Perugia - Sant'Egidio (tavola QCV_3), ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione Aerea e del Regolamento ENAC del 30.01.2008 per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti; il quale recepisce le indicazioni e le prescrizioni fornite dal suddetto Regolamento per le piste di volo di codice 3 e 4; nonché la classificazione del territorio interessato dal piano (la frazione di Ospedalicchio) in tre zone di tutela (A, B, C, a loro volta articolate in C1, C2 e C3, sulla base di una Variante ENAC), in funzione della loro distanza dall'aeroporto e della distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici. Successivamente, il Piano di Rischio è stato aggiornato e definitivamente approvato (marzo 2019), con alcune modifiche relative alle tipologie/caratteristiche delle zone di rischio, con particolare riferimento alle fasce di rischio laterale.

Nell'elaborato *Eg4 Tutele e vincoli infrastrutturali* del PRG_Parte strutturale, sono riportati i vincoli conseguenti al Piano comunale di rischio dell'Aeroporto Internazionale dell'Umbria di San Francesco – Perugia. Per le limitazioni agli usi e alle attività all'interno delle differenti fasce di vincolo individuate (Zone A, B, C, D), si rimanda direttamente ai contenuti, agli elaborati, alle prescrizioni e alle norme del Piano.

Le norme tecniche di attuazione del Piano di Rischio prevalgono sulla NTA del PRG vigente e hanno efficacia immediata conseguente all'adozione del piano stesso.

Reti e impianti tecnologici

Il costante sviluppo edilizio-urbanistico del territorio bastiolo, dagli anni Sessanta a oggi ha portato alla problematica distribuzione di alcune infrastrutture a rete riguardanti soprattutto le fognature, l'acquedotto e l'impianto di pubblica illuminazione. Le reti tecnologiche suddette sono state, in molti casi, progettate e realizzate per risolvere i fabbisogni specifici delle singole aree di espansione e non frutto di un progetto generale di potenziamento delle reti esistenti già presenti all'interno del territorio (*fonte*, Documento Programmatico 2008).

L'infrastruttura a rete fognaria (tav. QCI_3) è stata in parte ottimizzata con la costruzione di collettori che, seguendo il corso del fiume Chiascio e del torrente Tescio sono stati realizzati parallelamente alle sponde destra e sinistra dei fiumi e confluiscono nell'impianto di depurazione intercomunale Assisi-Bastia ubicato a sud del territorio comunale; l'opera fognaria è stata realizzata negli anni '90, con finanziamenti regionali e ha risolto in parte i problemi degli smaltimenti delle acque meteoriche e nere della parte posta a nord - est dell'agglomerato urbano (Zona via Roma e traverse).

La rete fognaria a servizio dell'intero Comune è del tipo misto. Le dimensioni dell'esistente rete di via Roma e traverse e del centro storico consentono lo smaltimento dei liquami in condizioni di carichi di utenza normale; mentre in presenza di condizioni eccezionali (ad esempio: piogge intense) la rete va in pressione con conseguente fuoriuscita delle acque miste in diversi punti. Il programma delle opere pubbliche dovrà prevederne il potenziamento, sulla base di specifici approfondimenti tecnico - progettuali.

La rete di distribuzione cittadina dell'acquedotto (tav. QCI_3), ha seguito in linea di massima lo stesso sviluppo della rete fognaria; ciò ha creato, nel corso degli anni, problemi di cali di pressione e quindi di approvvigionamento idrico risolti in parte dagli interventi di potenziamento realizzati dal consorzio acquedotti di Perugia alla fine degli anni '80 e all'intervento del settore LLPP del Comune che ne ha realizzato il potenziamento, tramite sostituzione di alcuni tratti, del collettore principale a servizio della zona di Borgo I Maggio, S. Costanzo e l'intera zona industriale.

L'impianto di pubblica illuminazione dell'intero territorio (tav. QCI_4), che fino agli anni '80 veniva previsto come estensione della rete in aereo, ha subito successivamente un adeguamento e relativo potenziamento con cavi interrati che servono più dell'80% del sistema viario bastiolo. Il servizio è stato ottimizzato e messo a norma, secondo quanto

prevede la vigente normativa. L'intero territorio comunale è servito da canalizzazioni aeree e interrato che garantiscono, tramite cabine di varia natura disposte secondo progettazione dell'ENEL, il corretto utilizzo dell'energia elettrica. La gestione del servizio è curata direttamente dall'ENEL, che ha predisposto un'accurata relazione, cui si rimanda per gli specifici approfondimenti.

L'impianto di distribuzione del gas metano (tav. QCI_5), iniziato alla fine degli anni '70 e terminato nella prima metà degli anni '80 dalla Cesap Gas di Perugia mediante la posa in opera di condotte in acciaio, si articola in un anello esterno al centro abitato di media pressione che si dirama fino a servire le frazioni di Costano ed Ospedalichio, alimentato con gas metano compresso a 5 atm dalla SNAM S.p.A., decompresso dalle singole sottostazioni (cabine di decompressione di secondo salto) che alimentano, a loro volta, tutte le utenze civili; ad oggi non sono state riscontrate anomalie e disservizi legati ad un cattivo approvvigionamento e dimensionamento della rete. La gestione del servizio è affidata fino al 2020 a 2i rete Gas.

La Telecom (tav. QCI_6) serve il comune con canalizzazioni prevalentemente interrato che vengono derivate in corrispondenza di punti di allaccio; inoltre sono presenti all'interno del territorio comunale condotte con cavi a fibre ottiche che attraversano in comune da est ad ovest in corrispondenza della SS 75 (la gestione del servizio è della stessa Telecom).

3.3 Il sistema insediativo

Per semplicità e chiarezza di descrizione si fa di seguito riferimento a tre diverse sottosistemi: *il sistema insediativo e dei servizi* (tav. QCINS_2), *i luoghi e funzioni pubbliche e/o di uso pubblico* (QCINS_3), *il sistema produttivo comunale e sovracomunale* (QCINS_4 e 5). Il sistema insediativo e dei servizi (tav. QCINS_2 e QCINS_3) comprende quelle parti dell'attuale sistema insediativo di Bastia riconoscibili e caratterizzate da differenti gradi di stratificazione (dal Centro storico fino ad insediamenti di impianto più recente) e da differenti configurazioni morfologiche, ambientali e paesaggistiche. Per quanto riguarda il sistema insediativo, si tratta delle aree di matrice storica; le aree prevalentemente residenziali; le aree prevalentemente residenziali con consistente presenza di verde privato; le aree commerciali, le aree dismesse o in corso di dismissione; gli insediamenti sparsi in territorio rurale; il sistema dei servizi e delle dotazioni territoriali (pubblici, privati di uso pubblico, parcheggi, verde). Per quanto riguarda il sistema delle funzioni pubbliche e/o di uso pubblico, si tratta

dell'articolazione delle tipologie di servizio.

Il Centro storico e l'insediamento consolidato del Centro Capoluogo, dei cui caratteri e sviluppo attorno ai segni strutturanti dei fiumi e delle infrastrutture, pur se secondo morfologie differenti, presentano problemi simili legati soprattutto ai temi della difficoltosa accessibilità, della carenza di servizi e spazi pubblici e di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario, alla vicinanza a componenti sensibili territoriali e ambientali di rilievo, con particolare riferimento al corso d'acqua che lo lambisce.

Le frazioni di Ospedalichio e Costano corrispondono a due diverse realtà insediative; la prima, Ospedalichio, è caratterizzata dalla presenza di attività produttive e da una grande ricchezza infrastrutturale (SS 75, aeroporto, linea ferroviaria); e appoggia la sua crescita a queste direttrici e rappresenta una sorta di porta territoriale del comune di Bastia verso ovest. La seconda Costano, si sviluppa in un'ansa del fiume Chiascio, con un'originaria forte vocazione zootecnica oggi in crisi, che prendeva corpo in particolare, nella presenza di allevamenti suinicoli e della relativa attività di trasformazione del prodotto (con le problematiche conseguenti alle forti dismissioni in atto).

Il sistema produttivo sovracomunale (tav. QCINS_4), evidenzia la centralità e il ruolo di cerniera che il polo di Bastia svolge alla scala provinciale. La peculiarità del territorio di Bastia è costituita infine dalla consistente presenza d'insediamenti produttivi, sviluppati ad est e a ovest del Capoluogo (tav. QCINS_5), polarizzati lungo la direttrice infrastrutturale di grande comunicazione della SS 75 che innerva il territorio e ne definisce la sua forte vocazione economica. Si tratta d'insediamenti specializzati soprattutto nel settore meccanico e dell'arredamento. L'importanza raggiunta da alcune aziende di questi settori permette di configurare questi luoghi quasi come una sorta di "distretto industriale"; da sottolineare infine la presenza nell'area dell'importante polo funzionale e di attività costituito dalla Fiera dell'Umbria.

4. Il PRG_Parte strutturale

4.1 Principi guida

Preliminare alla descrizione dei temi e delle condizioni delle scelte di pianificazione del PRG _ Parte strutturale, appare utile esplicitare i principi guida di riferimento che hanno guidato la costruzione del Documento programmatico e che hanno indirizzato la costruzione del nuovo PRG_Parte strutturale; a partire da alcune questioni generali, da mettere in campo con intensità e continuità nel processo di costruzione del nuovo strumento di pianificazione: Bastia, città ospitale e Bastia come città del tempo libero culturalmente qualificato; la rigenerazione dei tessuti urbani esistenti e il contrasto al consumo di nuovo suolo non urbanizzato; la cura delle fragilità e dei rischi territoriali; un rinnovato approccio all'urbanistica come "restauro del paesaggio"; costruire il nuovo piano come "piattaforma abilitante".

Bastia, città ospitale

Bastia appartiene a un territorio esteso, un'inedita "città di città", all'interno della quale propone di assumere il ruolo di città ospitale e dei servizi partendo dalle rilevanti funzioni sovracomunali presenti (Umbria Fiere e Aeroporto S. Egidio ma non solo). Il suo territorio va quindi valorizzato potenziandone la strategicità nell'ambito della più generale prospettiva di area vasta, di città che negli ultimi decenni si è costituita tra Perugia e Foligno: un'area di concentrazione di servizi, attività e attrezzature che oggi rappresenta un elemento particolarmente significativo del sistema insediativo e produttivo e logistico di livello regionale. All'interno di questa matura situazione territoriale, s'innestavano due progetti e programmi che potranno consolidare i caratteri territoriali bastioli: la candidatura Perugia - Assisi a Capitale europea della cultura per il 2019 e il Progetto Quadrilatero.

Infatti, indipendentemente dagli esiti finali che hanno visto prevalere la candidatura di Matera, appare maturo un progetto d'interazioni e sinergie territoriali di questo ricco e articolato sistema insediativo, con l'obiettivo primario di valorizzare la ricchezza, la diversità delle culture europee e i loro tratti comuni, favorendo la coscienza dell'appartenenza alla medesima comunità. In questa prospettiva, vanno costruite le basi per sfruttare nel prossimo futuro gli effetti indotti dalla viabilità del cosiddetto "progetto Quadrilatero", che riguarda un sistema d'interventi viabilistici che si sviluppa

intorno ai due principali assi umbro-marchigiani: il collegamento Foligno – Civitanova Marche (attraverso l'ammodernamento della SS 77 della Val di Chienti); la direttrice Perugia – Ancona (attraverso l'ammodernamento della SS 76 della Val d'Esino e della SS 318 di Valfabbrica). Si tratta di due superstrade, raccordate da assi viari trasversali secondari e da raccordi urbani. La realizzazione del Quadrilatero - anche solo l'iniziale attivazione delle sue più importanti tratte - aumenterà sensibilmente il traffico e l'accessibilità interregionale entro un'area vasta che porterà i suoi effetti anche sul territorio di Bastia: la SS 75 - Centrale Umbra - collega (nel suo recapito terminale, fra Perugia e Foligno) le due arterie che attraversano i territori in senso est - ovest e che rappresenteranno la struttura di forza portante di un sistema di viabilità di scala regionale e nazionale. Il mantenimento del collegamento fra la SS 75 e la SR 147 dopo il superamento della ferrovia e il collegamento in direzione Patignano con Perugia – Ancona e a sud con la Torgianese, potrà contribuire a consolidare il ruolo della Regione di cerniera e di promotrice d'integrazioni interregionali — a “geometria variabile” — tra i territori dell'Italia centrale, coerenti con i modelli e i bisogni locali ma orientati all'interconnessione delle aree interne con le reti e i servizi per il trasporto di persone e merci di media e lunga percorrenza.

Bastia, città del tempo libero culturalmente qualificato

L'offerta di attività qualificate per il tempo libero rappresenta un elemento fondamentale che contribuisce alla caratterizzazione del livello della qualità della vita in una comunità. Qualificare l'offerta culturale, sportiva e di aggregazione in generale significa, affiancare ai tradizionali momenti di socializzazione e di affermazione dell'identità storica della realtà bastiola, occasioni di fruizione di eventi ricreativi, sportivi e culturali di livello nazionale ed internazionale. Ciò sia per rispondere alle esigenze di una popolazione che ha visto crescere costantemente il proprio livello d'istruzione e quindi la propria domanda culturale, sia per avvicinare Bastia al circuito nazionale e internazionale di grandi eventi, allo svolgimento dei quali sembrano essere sempre più legate la crescita e lo sviluppo dei territori. L'esperienza di capacità organizzativa accumulata attraverso le attività di Umbria-Fiere nonché la vicinanza di un aeroporto in sviluppo come quello di S. Egidio sembrano costituire risorse non banali in questa prospettiva. Appare evidente che a questo tema si affianca quello del turismo, la cui incentivazione passa, attraverso l'offerta di nuove strutture ricettive. I contenuti e le previsioni del nuovo PRG sono quindi mirati alla formazione delle condizioni necessarie allo sviluppo nei diversi settori di attività che interessano la città, il territorio e la società di Bastia.

Due scelte, un'unica strategia

La rigenerazione dei tessuti urbani esistenti e il contrasto al consumo di nuovo suolo non urbanizzato sono due facce della stessa medaglia. Bastia si configura oggi come un sistema urbano privo quasi del tutto delle originarie caratteristiche e qualità ambientali e paesaggistiche, anche a causa dell'accrescimento del suolo urbanizzato; solo in parte sollecitato dai tassi di crescita demografica recenti, generando un accrescimento disordinato del sistema urbanizzato, che ha frammentato e degradato gli spazi abitativi e la stessa qualità dell'abitare. Un territorio complesso, che mescola le criticità determinate dallo sviluppo e i sintomi di una trasformazione veloce, (urbana ma anche economica e sociale), alle opportunità che il ruolo di cerniera territoriale inevitabilmente gli affida. La rigenerazione di questo complesso sistema urbano andrà in particolar modo praticata agendo in due direzioni: dell'ammodernamento del prodotto e del processo edilizio (dei 500 mila edifici esistenti nel nostro Paese, 300 mila sono veri e propri colabrodo energetici); ma anche e soprattutto della rigenerazione delle componenti urbane. Sugli aspetti del retrofit energetico del patrimonio edilizio esistente la giusta strada è già stata intrapresa, con diverse misure e a diversi livelli, va semplicemente consolidata. Un nuovo approccio va invece introdotto sul tema della rigenerazione urbana; mettendo in relazione le forme del costruito e le prestazioni energetico - ambientali; utilizzando meccanismi adattativi e prestazionali, con l'obiettivo di riconfigurare un territorio esteso; riusando i suoli urbanizzati/compromessi e ricercando meccanismi di fiscalità di vantaggio per i comportamenti virtuosi di riuso dei suoli già urbanizzati; e fiscalità di contrasto nei confronti del consumo di nuovo suolo non urbanizzato, anche agendo sugli oneri di urbanizzazione e di costruzione (come peraltro promosso dal Decreto Sblocca Italia). Il PRG è quindi volto al bilanciamento degli elementi del territorio, ricercando modalità d'uso del suolo più performanti, sia sotto il profilo dell'efficienza funzionale, sia sotto quello del rapporto tra edificato, ambiente e paesaggio; attivando processi di rigenerazione diffusa e capillare dei tessuti urbani; assecondando i processi naturali di rigenerazione urbana attraverso politiche inclusive dell'esistente. Proprio in questa fase di crisi e di scarsa attenzione alle politiche per la città, malamente intesa come oggetto di spesa pubblica e non come vera e propria infrastruttura economica, occorre puntare con forza agli investimenti sul patrimonio edilizio - immobiliare, campo d'azione attraverso cui produrre sviluppo. I sistemi urbani possono rappresentare la grande calamita del futuro, in grado di dare risposta alle nuove esigenze del welfare urbano (la casa sociale in primis), che in una fase di crisi può trasformarsi da problema in

opportunità, nuovo volano per lo sviluppo; ripartendo quindi dalla città, con politiche e misure appropriate.

Il PRG – Parte strutturale, è quindi caratterizzato da due scelte fondamentali, che emergono su tutte le altre: da un lato la *rigenerazione della “città esistente”*; cioè di tutto il patrimonio insediativo (residenziale, e produttivo) attraverso una scelta generalizzata di rigenerazione urbana; dall’altro lato, di arrestare il processo di diffusione insediativa attraverso il restauro dei paesaggi agricoli e un radicale contenimento del consumo di nuovo suolo extraurbano attraverso la ricomposizione dei bordi urbani.

La cura delle fragilità e dei rischi territoriali

Gli accadimenti disastrosi degli ultimi anni legati alle fragilità idro – geologiche dei territori del nostro Paese, hanno inevitabilmente determinano un prima e un dopo tali eventi; riproponendo con urgenza il problema della definitiva ultimazione e adozione di strumenti divenuti ormai imprescindibili per la corretta gestione del territorio, a partire dal Piano di Assetto Idrogeologico e dallo specifico *Studio idrologico e idraulico – tratti idrografici del fosso Cagnoletta non coperti interessati dal vigente PAI* (ing. Alessandro Toccaceli); ma comprendendo anche il piano urbanistico che di fatto deve governare le trasformazioni del territorio e guidare le azioni di recupero di equilibri, anche idraulici, compromessi, nonché gli impatti sull’ambiente e sul paesaggio. Oltre a spaventosi costi sociali, i dissesti idrogeologici e ambientali nel nostro Paese generano costi economici insostenibili: 200 mila €/giorno la spesa per la prevenzione di frane e alluvioni; mentre si spende il quadruplo, 800 mila €/giorno, per riparare i dissesti idro – geologici, intervenendo quindi “dopo” le sciagure (*fonte*, Dossier Legambiente); ma che hanno necessariamente determinato un nuovo modo di guardare al territorio, alle sue fragilità e alle sue problematiche.

Un rinnovato approccio all’urbanistica come “restauro del paesaggio”

Quella che per comodità continuiamo a definire urbanistica ha nel corso degli ultimi anni modificato i suoi caratteri e il suo campo di interesse e di applicazione, assumendo un nuovo approccio al governo del territorio improntato al “restauro dei paesaggi”. L’incontrastato consumo di suolo (8 metri al secondo negli ultimi 5 anni, dati Ispra 2013), che ha prodotto la perdita irreversibile delle funzioni ecologiche di sistema e la “fragilizzazione” del territorio, con la conseguente crescita esponenziale di alluvioni e frane, va oggi affrontato con il metodo del restauro dei paesaggi, urbani e rurali. Con il coraggio di disaccoppiare sviluppo e crescita, assumendo la cura del territorio e del

paesaggio come modalità e atteggiamento di lavoro. La stessa *Convenzione Europea per il Paesaggio* (2000), sollecita l'integrazione sistematica del paesaggio nelle politiche di pianificazione territoriale e di tutte le altre politiche capaci di incidere sulle condizioni paesaggistiche – ambientale e sulla fruibilità del territorio; indirizzando il cambiamento verso la cura e la valorizzazione dei beni comuni rappresentati dalla ricca articolazione dei beni territoriali; restaurando i paesaggi come orizzonte del vivere civile.

Il nuovo piano come piattaforma abilitante

Occorre delimitare realisticamente e senza presunzioni il campo di competenza e di attenzione del nuovo PRG. Il piano è stato nel corso del tempo spesso caricato di significati eccessivamente estesi se non impropri; occorre ripartire innanzitutto dalla dimensione fisica del nostro sapere. Compito essenziale di ogni piano diventa quello di progettare lo spazio della città, la sua fisicità; un dispositivo tecnico ma anche culturale in grado di offrire una piattaforma ospitale per il dispiegamento nei territori e nei paesaggi urbani delle libere attività economiche, sociali e culturali; attraverso la formazione di un'intenzionalità collettiva che indirizzi il progetto della città futura. Oggi ci troviamo di fronte a una trasformazione dei modi di vita non ancora fatta propria dai dispositivi urbanistici, che dovrebbero limitarsi alla costruzione di uno sfondo comune (una piattaforma abilitante), che consenta alla condizione urbana contemporanea una convivenza civile, anche se questa si presenta in forme spaziali varie e inedite. Il progetto della città deve avere lo scopo di riconoscerle e renderle possibili. Anche per una città come Bastia, piccola o media secondo la prospettiva all'interno della quale la osserviamo, occorre comprenderne il ruolo rispetto alle geografie urbane che si stanno delineando: Bastia nella sua "regione urbana", nel suo territorio contiguo e in quello più esteso a scala regionale; immaginando un modello di città a bassa densità e alta qualità ambientale (è questa la sfida difficile ma possibile indicata dalle *Linee guida per il nuovo PRG*), che trasformi la sua apparente debolezza e la profonda influenza che su di essa esercitano il paesaggio naturale e la storia in una città non omologata ai canoni della città diffusa.

5. Scelte e contenuti del PRG_Parte strutturale

La parte propositiva del PRG_Parte strutturale si traduce concretamente in uno schema urbanistico generale, all'interno del quale sono evidenziate le invarianti strutturali e sinteticamente articolano le azioni e le strategie da attivare e implementare, sia di carattere tematico (azioni sulle componenti strutturali), sia di carattere areale: in sintesi, una visione dell'organizzazione spaziale di progetto che si propone di portare a sintesi il perseguimento del complesso degli obiettivi messi a fondamento del nuovo piano. In altre parole, lo schema strutturale condensa in una forma espressiva verbo-visiva, e cioè in un elaborato sia di testo che grafico, i contenuti propositivi del PRG_Parte strutturale, del quale dunque rappresenta l'essenza.

Lo scopo è quello di comunicare sinteticamente, efficacemente e in modo sistemico, i contenuti "strutturali" e quelli "strategici" delle proposte del PRG_Parte strutturale; laddove per strutturali s'intendono quei contenuti che attengono alle componenti del territorio che ne costituiscono appunto la "struttura", le invarianti dal punto di vista ambientale-paesaggistico, infrastrutturale, insediativo e che, come tali, saranno l'oggetto peculiare della parte strutturale del PRG; laddove per strategici si intendono quei contenuti la cui definizione urbanistica richiede, sia prima che dopo l'adozione del PRG, un lavoro di messa a punto progettuale da svilupparsi coinvolgendo altri soggetti istituzionali, operatori, soggetti sociali, etc.

Questa forma di comunicazione è finalizzata a esplicitare il più efficacemente possibile le intenzioni dell'Amministrazione comunale riguardo alle scelte del PRG; nonché a rendere partecipi i cittadini del processo di formazione del nuovo piano, allo scopo di metterli nella condizione di collaborare alla definizione dell'idea di città, degli obiettivi da perseguire, delle azioni da intraprendere o sostenere, delle attenzioni da avere; di quanto cioè può contribuire alla costruzione di un nuovo piano condiviso e dunque utile allo sviluppo della comunità e del territorio bastiolo.

Come indicato dal Testo Unico, oltre al sistema di obiettivi finalizzati alla qualificazione della città e del paesaggio regionale, la programmazione e la pianificazione territoriale devono garantire il rispetto del principio di uso sostenibile del territorio, assicurando in particolare ai nuovi insediamenti la contiguità con ambiti e insediamenti già previsti dagli strumenti urbanistici vigenti e in corso di attuazione, nel rispetto della rete

ecologica; nonché la tutela delle risorse naturali, dell'ambiente; e il rispetto delle caratteristiche storico morfologiche.

A partire da questi requisiti e finalità, le scelte e i contenuti del PRG_Parte strutturale si articolano attraverso i tre principali sistemi urbani e territoriali: paesaggio – ambiente e spazio rurale, insediativo e dei servizi; della mobilità.

4.1 Sistema paesaggistico – ambientale e spazio rurale

Il sistema paesaggistico – ambientale e lo spazio rurale, che rappresenta unitamente alla rigenerazione urbana il principale campo d'interesse e d'azione del PRG_Parte strutturale, viene declinato attraverso una serie di elementi (lineari, puntuali, areali), e relativi obiettivi, che definiscono la matrice e le componenti territoriali di natura ecologica ambientale.

Telaio ambientale

Il telaio ambientale che struttura la rete ambientale e paesaggistica locale è rappresentato dalle aste fluviali del Chiascio e del Tescio, ma anche dai fossi Maccara, Cagnola e Cagnoletta. La valorizzazione delle caratteristiche del paesaggio, la cui qualità è considerata quale principale opportunità e risorsa, è affidata dal PRG_Parte strutturale alla tutela e soprattutto alla valorizzazione del sistema dei corsi d'acqua che rappresentano la principale matrice ecologica di scala locale; rete che si aggancia e completa la rete individuata alla scala provinciale e regionale.

Il Chiascio in particolare rappresenta una grande risorsa, un sistema ambientale da valorizzare e sviluppare anche in continuità, collegando, con un insieme di piste ciclo-pedonali, le varie parti di città; percorso attrezzati, piste ciclabili faranno sì che il sistema del verde extraurbano possa diventare parte integrante della vita dei cittadini Bastioli, favorendone l'aggregazione, le attività di svago, ricreative e sociali.

Il telaio ambientale è inoltre integrato e arricchito dalle "Aree agricole di rispetto fluviale", già individuate dal PRG vigente, che rappresentano la componente più strettamente ambientale delle aree di pregio paesaggistico (ai sensi prima della LR 52/1983 e oggi della LN 1/2015).

Varchi/discontinuità ecologico - ambientali

Si tratta della previsione dei principali varchi ambientali - paesaggistici che individuano e determinano due discontinuità/pause insediative finalizzate a mantenere le necessarie discontinuità in direzione nord - sud del territorio urbanizzato, che si sé sviluppato prevalentemente in senso est - ovest lungo le direttrici "naturali" della crescita urbana lungo la viabilità e le direttrici principali:

- fra Santa Maria degli Angeli e il tessuto urbanizzato di Bastia;
- fra Bastiola e la zona produttiva di Ospedalichio;

La loro precisa localizzazione e lo specifico dimensionamento sono demandati dal PRG_Parte strutturale al PRG_Parte operativa fermo restando l'obiettivo di mantenimento e di valorizzazione ambientale e paesaggistica delle discontinuità esistenti fra i differenti territori urbanizzati, nonché di costruzione della rete ecologica di scala locale.

Buffer - zone

La *buffer - zone*, sul modello di analoghi ambiti di altre realtà urbane (italiane ma anche europee), si configura come una fascia di collegamento con Perugia e Assisi: una sorta di grande cerniera periurbana per dare continuità e disegno ai sistemi ecologici e paesaggistici locali, all'interno della quale potranno trovare spazio i servizi per le attività ludico - ricreative e turistiche; ma anche la riconfigurazione e il completamento dei margini insediativi oggi sfrangiati e dequalificati, con tipologie a bassa densità e alta intensità e configurazione ambientale.

La buffer-zone potrà quindi caratterizzarsi come un vero e proprio grande parco - agricolo periurbano di tipo metropolitano, finalizzato a risolvere attraverso il progetto il rapporto fra sistemi urbani e spazi aperti.

Lo spazio rurale

La *rurbanisation* - la progressiva espansione dello spazio urbanizzato che occupa con densità differenziate anche lo spazio rurale - è un fenomeno europeo e mondiale che va governato nel tentativo di contenerne le principali criticità ma al contempo di valorizzarne gli aspetti positivi.

A questo fine, lo spazio agricolo è articolato PRG_Parte strutturale - e declinato

attraverso specifiche *Unità di paesaggio* locali, con l'individuazione di tre tessuti agricoli extraurbani, a differente matrice produttiva ma anche paesaggistica e ambientale:

- le *aree agricole di pregio paesaggistico*, già individuate dal PRG vigente e disciplinate puntualmente dalla legge regionale 1/2015 (*Testo unico*), interessano in particolare la fascia a sud della SS 75; la loro eventuale riduzione in sede di piano strutturale ai sensi del Testo unico, dovrà essere motivata e compensata, sia qualitativamente che quantitativamente;

- le *aree agricole produttive*, all'interno delle quali prevalgono valori e caratteri agricolo – produttivi; le produzioni agricole possono concretamente incentivare il legame tra agricoltura e territorio, nonché il recupero e riuso del patrimonio edilizio rurale, in particolare di quello con valenza storica e testimoniale;

- le *Zone agricole utilizzabili per nuovi insediamenti* (Zauni), di cui all'elaborato *Epr3 Spazio rurale, sistema paesaggistico, ambientale, rete ecologica*, come definite all'art. 21, comma 2 lettera g) della LR 1/2015, sono state individuate in continuità con gli insediamenti e le urbanizzazioni esistenti, per le quali il PRG_Parte operativa potrà prevedere la relativa disciplina urbanistica nel rispetto comunque dell'indice di utilizzazione territoriale compreso tra 0,10/0,20 mq/mq e comunque nel rispetto del dimensionamento del PRG_Parte strutturale.

Piano stralcio di Assetto idrogeologico (PAI)

Il PRG_Parte strutturale propone quale elemento generatore della matrice strutturale di riferimento il sistema delle fragilità ambientali e territoriali rappresentato dalle aree del Piano stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) del fiume Chiascio: le fasce fluviali A, B e C, individuate come un'opportunità di tutela e valorizzazione territoriale e ambientale più che come un vincolo in negativo; e al contempo come occasione di costruzione della rete ecologica e ambientale di scale locale.

Per quanto riguarda il Tescio e i fossi Cagnola e Maccara, l'analisi geologica specialistica per il Tescio prende atto dello Studio condotto dall'Università, nonché della variante al PAI per i fossi Cagnola e Maccara. Per questi aspetti si rimanda quindi allo studio specialistico e ai relativi contenuti, nonché allo Studio idrologico e idraulico – tratti idrografici del fosso Cagnoletta non coperti dal vigente PAI (ing. Alessandro Toccaceli), che costituisce allegato al presente PRG_Parte strutturale.

Paesaggi da restaurare

Il PRG_Parte strutturale individua quattro azioni e politiche specifiche finalizzate al restauro dei paesaggi, sia urbani che extra - urbani: a) la rilocalizzazione dei detrattori paesaggistico - ambientali ed ecologici rappresentati dalle attività agricole zootecniche intensive; b) la delocalizzazione degli insediamenti programmati dal PRG vigente in ambiti a rischio idraulico; c) l'eliminazione delle tipologie e volumetrie incongrue all'interno del Centro storico; d) la vulnerabilità sismica urbana; e) volumi incongrui da delocalizzare.

a) L'Amministrazione comunale ha già avviato una specifica programmazione urbanistica relativa alla delocalizzazione del sistema delle attività agricole zootecniche intensive (localizzate prevalentemente nella zona di Costano), con un rinnovato approccio all'urbanistica come "restauro del paesaggio", da sviluppare in particolare con il restauro del paesaggio agricolo, perseguito attraverso la demolizione e il trasferimento delle volumetrie incongrue (dal punto di vista ambientale - ecologico, nonché evidenti detrattori del paesaggio), rappresentate dagli insediamenti zootecnici intensivi (si tratta di circa 16,6 circa ettari di superficie fondiaria). Il PRG_Parte strutturale consolida e meglio delinea questa strategia, partendo dalle previsioni già adottate, trasferendo i relativi diritti edificatori dalle "aree di decollo" rappresentate dagli insediamenti zootecnici intensivi dismessi (con i diritti espressi in mq/mq), alle aree di atterraggio nei nuovi margini dell'urbanizzato esistente (come meglio successivamente specificato), ma anche nei tessuti della città consolidata; ambiti che in ogni caso dovranno essere in grado di sostenere (sostenibilità infrastrutturale, tipologico - architettonica, ambientale) i nuovi carichi insediativi. Ciò consentirà di ri-naturalizzare 16,6 ha di territorio, restituendolo allo spazio rurale, trasferendo circa 27 mila mq di superfici costruite con queste finalità produttive (oltre alle relative premialità), ridefinendo e qualificando i margini dell'urbanizzato e rigenerando i tessuti della città consolidata.

b) La cura delle fragilità e dei rischi territoriali è perseguita dal PRG_Parte strutturale attraverso la delocalizzazione degli insediamenti programmati dal PRG vigente in ambiti a rischio idraulico, assumendo i relativi vincoli come un'opportunità e un valore; e proponendo conseguentemente di cancellare le previsioni edificatorie incongrue programmate dal PRG vigente dalle aree esondabili individuate dal PAI (sia per residenza e servizi, sia produttive); anche in questo caso trasferendo i relativi diritti edificatori dalle "aree di decollo" rappresentate dagli insediamenti oggi incongrui

programmati dal PRG vigente alle aree di atterraggio nei nuovi margini dell'urbanizzato esistente e nei tessuti della città consolidata.

c) Il Centro storico di Bastia non presenta particolari emergenze architettoniche e/o storico - tipologiche; inoltre, alcuni interventi attuati del periodo della grande crescita economica ne hanno peggiorato i caratteri insediativi, morfologici, identitari, attraverso la realizzazione di volumi e tipologie indifferenti al contesto storico di riferimento. Il nuovo PRG_Parte operativa potrà prevedere la possibilità di demolire volumi e tipologie incongrue, trasferendo i diritti edificatori e le relative premialità nelle aree di ridefinizione dei margini dell'urbanizzato e/o all'interno dei tessuti della città consolidata, con una doppia finalità: restaurare il paesaggio storico - architettonico e le visuali prospettiche, nonché ridefinire e riqualificare il sistema degli spazi pubblici al suolo (piccole piazze, slarghi, ecc.). Anche a tal fine, l'Amministrazione comunale ha dato avvio al Quadro Strategico di Valorizzazione (QSV) (ai sensi dell'art. 4 comma 2 della legge regionale 12/2008), che fa perno sulla valorizzazione della città storica e in generale del sistema delle risorse che a questa fanno capo; utilizzando inoltre le procedure e le premialità di cui alla Sezione II della LR 1/2015 (*Premialità per gli interventi nei centri storici*).

d) Per quanto riguarda il tema della vulnerabilità sismica urbana, il PRG_Parte strutturale fa proprie le disposizioni di cui alla legge urbanistica regionale 1/2015, nonché della LR 8/2018 (*Norme per la ricostruzione delle aree colpite dagli eventi sismici del 24 agosto 2016, 26 e 30 ottobre 2016 e successivi. Modificazioni ed integrazioni a leggi regionali*).

e) All'interno dei paesaggi da restaurare sono inoltre compresi i volumi incongrui esistenti e/o programmati da strumenti di pianificazione attuativa e/o da titoli edilizi. Si tratta di quantità edificate/edificabili ritenute incongrue/incompatibili in rapporto al contesto di riferimento e alla loro fattibilità attuativa. Per questi, il PRG_Parte Strutturale consente il trasferimento delle quantità considerate incongrue all'interno dei Nuovi insediamenti prevalentemente residenziali, come individuati negli elaborati grafici del PRG_Parte Strutturale; ma anche all'interno dell'Urbanizzato esistente, come questo risulta perimetrato nell'elaborato *Epr2 Sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale*; sulla base della disciplina e delle indicazioni operative che potranno essere articolate e approfondite dal PRG_Parte Operativa.

4.2 Sistema insediativo e dei servizi

Il sistema insediativo e dei servizi è articolato attraverso tre principali azioni/politiche di riferimento: la città esistente da rigenerare; la città pubblica da valorizzare; la ricomposizione dei bordi edificati.

La città esistente da rigenerare

La scelta della riqualificazione e della rigenerazione urbana prende atto dei radicali cambiamenti della città contemporanea italiana (la dimensione, la società, l'economia e la capacità competitiva, le condizioni ambientali), che impongono di cambiare le politiche urbanistiche, sociali, economiche e ambientali, con una strategia di adattamento alle nuove condizioni in una dimensione complessiva di sostenibilità ambientale fondata sulla ricerca di un equilibrio duraturo tra la disponibilità delle risorse ambientali fondamentali e la loro domanda di utilizzazione. Non si tratta quindi di allargare solo la diffusione degli interventi di riqualificazione urbana, comunque indispensabili (il recupero di parti di città o di edifici degradati e/o abbandonati), che devono obbligatoriamente far parte del "corredo" di ogni piano urbanistico; ma di mettere in discussione ogni parte di città il cui funzionamento comporti un deficit tra risorse disponibili e risorse necessarie per una crescita sostenibile. Mentre la riqualificazione urbana riguarda anche interventi di completamento e di saturazione dei tessuti urbani esistenti e la demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, la rigenerazione urbana comporta interventi sulla città esistente; e non riguarda solo politiche urbanistiche (la sostituzione di parti di città degradate, la trasformazione tipologica di tessuti inadeguati), ma anche politiche sociali (inclusione, riduzione dei conflitti, residenza sociale), funzionali (nuove attività, mix funzionale), ambientali (riduzione dei fattori inquinanti, sostegno alla rigenerazione ambientale delle risorse fondamentali); rappresenta quindi una strategia complessa che non coinvolge solo la parte urbanistica, ma diverse componenti funzionali dell'Amministrazione comunale. Tutti gli interventi sulla "città esistente" saranno quindi gestiti dal PRG_Parte operativa attraverso un'articolazione della stessa per *Tessuti Urbani*, parti di città omogenee da un punto di vista morfologico, funzionale e ambientale, per le quali varranno specifiche regole edilizie e urbanistiche e modalità d'attuazione dirette. L'individuazione dei tessuti urbani rappresenta un'operazione importante per la formazione del nuovo piano, perché riconosce le differenti epoche e modalità di costruzione della città ed è quindi finalizzata a garantire una qualità diffusa degli interventi; integrando organicamente i temi della rigenerazione urbana con politiche per il sistema dei servizi.

Anche in questo caso, la programmazione delle azioni di rigenerazione urbana e di potenziamento/riqualificazione del sistema dei servizi e delle centralità urbane viene declinata dal PRG_Parte strutturale attraverso una serie di elementi (lineari, puntuali, areali), e relative azioni, che definiscono la matrice territoriale di natura urbana.

Il cuore di Bastia

Lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione è una delle priorità proposte dal PRG_Parte strutturale, mettendo a disposizione della società bastiola le opportunità per la localizzazione di nuove imprese e di nuovi posti di lavoro; e al contempo trattenendo e possibilmente favorendo con politiche attive la formazione di un sistema di eccellenze.

Per promuovere questi obiettivi, il PRG_Parte strutturale individua programmaticamente il cuore prioritario della rigenerazione urbana, che comprende e armonizza la città storica (il nucleo centrale), con i piani attuativi già approvati, i cui contenuti fondamentali (qualitativi, quantitativi e funzionali) saranno puntualmente sviluppati e articolati all'interno del PRG - Parte operativa, con l'obiettivo generale di relazionare e collegare l'area della Fiera e il quartiere residenziale di S. Lucia; riportando Bastia ad essere motore e forza trainate dello sviluppo socio economico culturale locale e territoriale.

Il PRG_Parte operativa potrà valutare all'interno di quest'ambito un innovativo polo sanitario e scientifico, forse anche tecnologico, con un insediamento che integri le funzioni sanitarie prevalenti, con quelle dell'ospitalità, della formazione e dello sviluppo degli aspetti tecnologici e scientifici; con un disegno complessivo in maniera da contribuire operativamente e significativamente alla realizzazione del Parco del Chiasco. Il nuovo cuore urbano avrà infatti come cerniera attiva il Parco, collegando così "la Bastia" (piazza) attraverso una ridefinizione e riqualificazione degli spazi edificati e delle infrastrutture, al fine di caratterizzare la "la Bastia" come porta d'ingresso a questo nuovo e organico quartiere urbano, che mescola storia e tessuti urbani recenti; dove lo stare, l'essere e l'abitare risultino gli obiettivi delle trasformazioni (insediative, infrastrutturali e ambientali); che consentiranno a questo pezzo di città reinterpretato di diventare un quartiere contemporaneo di una moderna città europea. Unitamente alla riqualificazione funzionale, insediativa, ambientale, il sistema degli interventi programmati per il cuore di Bastia consentirà di mettere in sicurezza i tessuti urbani dal rischio idraulico e di ridisegnare e rimodellare il sistema del paesaggio fluviale urbano.

La nuova Bastia (la rigenerazione urbana diffusa)

Le azioni di rigenerazione urbana (da declinare all'interno del PRG_Parte operativa per i diversi tessuti della Bastia moderna), rappresentano l'occasione per affrontare problemi come l'assenza d'identità dei quartieri, la mancanza di spazi pubblici e la cattiva qualità insediativo - edilizia, che rende problematici gli ampliamenti e la realizzazione di aree verdi ma anche di spazi collettivi; si devono configurare quali azioni di sistema, evitando che tanti micro interventi risolvano ognuno il singolo problema senza la guida di una strategia complessiva; permettendo così di ridefinire la rete delle centralità e dei luoghi di riferimento sociale e collettivi.

Le azioni di rigenerazione urbana diffusa promosse dal PRG_Parte strutturale configurano una strategia e una specifica direzione di marcia (come detto declinata per i differenti tessuti urbani della città recente), per realizzare un disegno complessivo e organico di città, che consenta di ricostruire un tessuto sociale che soddisfi il forte desiderio di comunità, anche attraverso la realizzazione di elementi di aggregazione e di scambio quali cardine della socializzazione, siano essi sociali, ricreativi e/o culturali. Le proposte di rigenerazione urbana diffusa dovranno garantire la qualità dell'abitare, rispondere a criteri di efficienza energetica, assicurare un contenuto impatto ambientale e consentire significative quote di risparmio energetico.

Il boulevard urbano

Via Roma, storicamente chiamata "via retta e nova", potrà riprendere la funzione di "cerniera" e diventare un vero e proprio *boulevard* di collegamento tra "la Bastia" e Assisi. Quest'arteria (che potrà essere ridefinita, morfologicamente, funzionalmente e paesaggisticamente attraverso uno specifico progetto di suolo del PRG_Parte operativa), potrà rappresentare la "dorsale" intorno alla quale sarà possibile aggregare una serie di funzioni attrattive e di servizio (pubblici esercizi e attività commerciali e ricreative in primis) e potenziare attività terziarie e commerciali che necessitano di significative vetrine, creando un ambiente pedonale piacevole e qualificato.

Questo intervento permetterà di soddisfare la funzione sociale della strada come luogo d'incontro attraverso un sistema pedonale sicuro, diviso dalla strada, un percorso ciclabile e un servizio, con l'obiettivo di aumentare i flussi pedonali che transiteranno sulla via e, cosa assai importante, creando un forte elemento di caratterizzazione visiva e d'immediata riconoscibilità urbana e paesaggistica.

Il sistema delle frazioni

Il PRG_Parte strutturale individua il sistema principale delle frazioni, che il PRG_Parte operativa disciplinerà attraverso una specifica normativa di tessuto declinata attraverso i temi e le opportunità della manutenzione qualitativa (riuso e rigenerazione edilizia in primis). Si tratta di un sistema diffuso e articolato, alcune delle quali fanno di fatto parte integrante del nucleo urbano del capoluogo, anche se due si caratterizzano per autonomia, riconoscibilità e dimensioni: Ospedalicchio e Costano.

La frazione di Ospedalicchio ricopre una posizione significativamente strategica per il territorio locale. Qui si concentra buona parte delle attività produttive di tutto il territorio. La vicinanza alla superstrada, l'Aeroporto, la ferrovia e il sistema stradale, ponendola al centro di interessi di tipo commerciale e produttivo. La vicinanza dell'Aeroporto connota inoltre grandi potenzialità ricettive in funzione dell'offerta e al contempo di valorizzazione turistica. Mentre la frazione di Costano s'identifica, al contrario di Ospedalicchio, più per una vocazione di tipo "agricolo". Costano come Ospedalicchio, presenta una propria identità, ma ha una frequentazione e uno scambio con il Capoluogo nettamente più pronunciato. Le realtà consolidate di agricoltura e allevamento ne hanno determinato il carattere, oltre che rappresentare una ricchezza anche dal punto di vista sociale e culturale (la Sagra della Porchetta rappresenta una delle manifestazioni in grado di avere un bacino di utenza a carattere regionale). Forte della propria identità, attiva dal punto di vista culturale e sociale, Costano è quindi una frazione che s'integra e si relaziona in maniera significativa con il Capoluogo. In particolare, la creazione di un sistema di piste ciclabili, anche all'interno del parco del Chiascio, permetterà di raggiungere Bastia in maniera facile e sicura. Entrambe le frazioni rientrano nella logica di ricucitura del capoluogo con il proprio territorio; Ospedalicchio si collegherà con il centro attraverso la *buffer - zone* mentre la frazione di Costano si potrà legare attraverso un sistema di percorsi ciclo-pedonali, favorendo soprattutto le aree di connessione a verde; delineando in questo modo così un sistema urbano nel suo complesso più efficiente e integrato.

Insedimenti lineari

Gli insediamenti lineari rappresentano una tipologia di tessuto urbano con proprie specificità e caratteristiche locali (insediative e morfologiche), formatosi "naturalmente" nel corso del tempo (dagli anni Sessanta agli anni Ottanta), attorno alle principali radiali d'ingresso al capoluogo. Questi ispessimenti insediativi sono evidenti in particolar modo

nella zona occidentale a sud della superstrada (vie Madonna di Campagna e Cipresso).

Questo sviluppo radiale “naturale” è stato conformato urbanisticamente attraverso alcune varianti all’originario piano regolatore di Astengo (Varianti 1988 e 1992), che ne hanno consolidato i caratteri di zone prevalentemente residenziali (Zone CZero), con caratteristiche, di fatto e di diritto, assimilabili ai tradizionali tessuti urbani consolidati.

Anche in questo caso, il PRG_Parte operativa, attraverso una specifica normativa di tessuto, ne disciplinerà il riuso e la rigenerazione urbanistico - edilizia declinata attraverso la manutenzione qualitativa, tenendo in particolare attenzione e considerazione la morfologia insediativa e il suo rapporto con il sistema degli spazi aperti e il paesaggio; con la possibilità di ridefinirne i bordi e i confini dell’urbanizzato sulla base delle risultanze di fatto e catastali esistenti, con la finalità di definirne la nuova e definitiva forma urbana quale espressione di qualità e al contempo di identità locale.

Le aree per attività

Il PRG_Parte strutturale individua puntualmente i tessuti per attività esistenti e in corso di programmazione/attuazione. La scelta del nuovo piano, da puntualizzare nel PRG_Parte operativa, è stata quella di consolidare e rigenerare l’attuale impronta urbanizzata per le attività concentrata nei due poli del Capoluogo e di Ospidalicchio, ritenendo l’attuale offerta sufficientemente dimensionata e funzionale alle domande e al fabbisogno del territorio e dell’economia locale; evitandone in questo modo la possibile saldatura determinata dalla continuità rappresentata dalla superstrada, come ipotizzato dal Documento programmatico del 2008 attraverso la costituzione di una “strada mercato”; ma proponendo alla discussione della Conferenza di pianificazione un’area ecologicamente attrezzata per attività di scala e rango sovracomunale, come di seguito specificato.

In ogni caso, anche per questi tessuti, il PRG_Parte operativa definirà una normativa di manutenzione qualitativa, finalizzata sia alla rigenerazione e sostenibilità ecologica - edilizia; sia alle possibilità di articolazione e riuso funzionale (la *mixetè* degli usi nelle zone produttive risulta uno degli obiettivi per il sistema insediativo promossi dal Testo unico), ma anche con particolare attenzione al tema della permeabilità dei suoli e dell’inserimento paesaggistico dei manufatti.

L'area ecologicamente attrezzata per attività di scala sovracomunale

Come prima detto, il PRG_Parte strutturale conferma e consolida l'attuale assetto produttivo, concentrato nei due poli del Capoluogo e di Ospedalichio, ritenendo l'attuale domanda endogena sufficientemente dimensionata e localizzata in maniera funzionalmente corretta rispetto al sistema dei servizi e della mobilità.

In ogni caso, si propone di localizzare, in prossimità dell'area produttiva di Ospedalichio, a sud della SS 75, un'area per attività esogene innovative, che presenti perlomeno i seguenti quattro requisiti:

- a) ospitare attività e funzioni con caratteri marcatamente innovativi e qualitativi (per usi e servizi offerti), che traggano un mercato e una domanda di rango provinciale e regionale;
- b) avere caratteristiche ambientali, ecologiche e paesaggistiche da area ecologicamente attrezzata, sulla base delle migliori esperienze nazionali ed europee;
- c) possedere un ottimale ed efficiente rapporto con il sistema della mobilità, territoriale e locale (l'area è localizzata in corrispondenza dello svincolo Ospedalichio sud della SS 75);
- d) promuovere un'elevata qualità insediativa (urbanistica, architettonica e paesaggistica), anche attraverso un Concorso di architettura; e sulla base delle migliori esperienze realizzative europee e internazionali nel campo dei nuovi insediamenti terziari e per attività.

In particolare, la sua realizzazione potrebbe contribuire a realizzare operativamente il sistema della rete ecologica locale, con particolare riferimento alla discontinuità ambientale nord - sud indicata dal nuovo piano in corrispondenza di Ospedalichio e a nord fino all'Aeroporto di San Francesco.

Per programma, localizzazione, accessibilità, l'area ecologicamente attrezzata di scala sovracomunale si configura come una previsione programmatica, da concertare e copianificare con Regione e Provincia, che non concorre al consumo di suolo definito dal PRG_Parte strutturale.

Ricomposizione dei bordi edificati

Un vero e costruttivo “restauro del paesaggio” non può essere un progetto meramente retrospettivo, di ricostruzione delle campagne com'erano un tempo; il paesaggio è il volto delle comunità che lo crea e lo trasforma, “da guardare” ma anche certamente “da vivere”. Rispetto alla crescente emergenza del consumo di suolo, “restauro del paesaggio” non vuol dire riproporsi il compito impossibile di far girare all'indietro l'orologio del tempo e della storia. Deve voler dire, invece, ripensare l'idea di paesaggio, le procedure della progettazione, le tecniche costruttive. Soprattutto dei “territori intermedi”, qualcosa che non è più né campagna né città, dove si mescolano residue attività agricole (sempre più specializzate, diversificate e tecnologizzate), e popolazioni urbane che nella campagna cercano una differente dimensione dell'abitare. La convivenza di queste due tendenze, solo in apparenza opposte, crea una “zona intermedia”, interessante da esplorare e da riprogettare. Mentre la città orizzontale, diffusa e dispersa, si sparge intorno disordinatamente; inghiotte l'antica campagna, ma fra casa e casa lascia una moltitudine di segmenti interstiziali, residui e frammenti che non sono buoni né per l'agricoltura né per abitarvi: “*il terzo paesaggio*” (Gilles Clement).

Le principali problematiche delle aree agricole di frangia sono riconducibili alla pressione urbana, ai segni di abbandono, all'omologazione produttiva con conseguente perdita dei caratteri storici e culturali dell'agricoltura, a una multifunzionalità agricola legata oggi alla sola presenza degli agriturismi, alla scarsa valorizzazione delle produzioni locali e delle risorse ambientali per la fruizione dei cittadini.

La marginatura dell'insediamento del capoluogo e delle frazioni è quindi finalizzata a definirne la forma come espressione di qualità e identità: si tratta di un'operazione opportuna e necessaria innanzitutto sotto il profilo ambientale e paesaggistico, volta da un lato a evitare consistenti espansioni concentrate; dall'altro a limitare quella sensazione di provvisorietà e di condizione periferica propria delle situazioni che costituiscono un processo di erosione continua dello spazio rurale. Nel caso del Capoluogo, tale marginatura, va in particolare pensata in modo integrato con la definizione del *by - pass* orientale, oggetto di specifico approfondimento valutativo da parte del PRG_Parte strutturale.

E' su queste direzioni che va trovata l'offerta residenziale e per attività, essendo evidente la preferenza, per motivi urbanistici e ambientali, della localizzazione prevalentemente residenziale nei luoghi della marginatura del Capoluogo e delle frazioni; di una componente per attività, soprattutto terziarie e produttive, nelle aree dismesse e sottoutilizzate del Capoluogo.

Il PRG_Parte strutturale indica esplicitamente all'interno delle Zauni (con un segno ideogrammatico esemplificativo, volutamente non geometricamente definito), i luoghi prioritari maggiormente vocati alla ridefinizione dei bordi/margini dell'urbanizzato, sulla base delle valutazioni qualitative e funzionali del Quadro conoscitivo (presenza di reti di urbanizzazioni, assenza di paesaggio e di ambienti di pregio), per il sistema del capoluogo e delle frazioni, nonché per gli insediamenti lineari. In particolare, per questi ultimi il PRG_Parte operativa potrà come indicato valutarne una nuova perimetrazione finalizzata alla rimarginatura qualitativa e definitiva dei bordi dell'urbanizzato esistente.

Si tratta naturalmente di una prima indicazione e proposta, che dovrà essere approfondita, valutata e puntualizzata in sede di PRG_Parte operativa, che potrà meglio articolare le localizzazioni individuate dal PRG_Parte strutturale, fermi restando due principi generali:

- a) la contiguità con gli ambiti e gli insediamenti già previsti dagli strumenti urbanistici vigenti ed in corso di attuazione; e comunque nel rispetto della rete ecologica;
- b) la ridefinizione qualitativa dei bordi dell'urbanizzato, da molteplici punti di vista: funzionale (mobilità ma anche sistema delle reti tecnologiche ed energetiche); morfologico – insediativo; paesaggistico – ambientale.

La città pubblica da valorizzare

Centri sociali

Il PRG_Parte strutturale focalizza gli elementi che sono da riferimento per l'identità locale e che costituiscono la memoria storica e collettiva; permettendo anche così di conservare il patrimonio culturale, coniugando la persistenza di questi elementi con il futuro. Ponendosi l'obiettivo di "portare alla luce" e disvelare il patrimonio storico, artistico e culturale locale, civile e religioso, evitando la trascuratezza delle tradizioni che ha caratterizzato anche il recente passato e facendo diventare Basita città attrattiva, favorendo al contempo qualità ambientali, turismo e cultura. Da qui l'importanza di garantire a ogni rione uno spazio e un luogo dove svolgere attività, manifestazioni ed eventi durante tutto l'anno, secondo criteri di qualità e sicurezza; ciò non significa rispondere semplicemente a un problema, bensì riconoscere al Palio e alle attività rionali un ruolo fondamentale nella vita di questa città, nella socialità che ne consegue e al fortissimo senso di appartenenza che genera, uno dei più significativi e importanti sensi di comunità; creando in questo modo un nuovo sistema di centralità e di spazi collettivi, fulcri della vita sociale e occasioni di riqualificazione urbana.

Servizi urbani

Si tratta del sistema dei principali servizi urbani, che il PRG_Parte strutturale conferma e propone di riqualificare e meglio integrare alla città esistente, con particolare riferimento al tema dell'accessibilità e della mobilità dolce (percorsi ciclo - pedonali in sicurezza). Politiche di welfare immateriale dovranno naturalmente accompagnare la cura fisica e materiale degli spazi pubblici, che da sola non basta a garantire la qualità dei servizi offerti.

Verde pubblico

Il sistema del verde pubblico urbano (parchi ma anche giardini di quartiere), anche in questo caso da potenziare e riqualificare, è individuato con una duplice finalità: di servizio, fruizione e ricreazione per i cittadini bastioli; ma anche quali elementi areali in grado di costruire e comporre, unitamente al sistema dei viali alberati e da alberare, la rete ecologica - ambientale e paesaggistica di scala urbana; contribuendo significativamente alla qualificazione del paesaggio e dei tessuti urbani nel loro complesso.

Città dello sport

Si configura come la nuova previsione maggiormente significativa per quanto riguarda il sistema dei servizi urbani; sulla base di una programmazione e progettualità già in corso (anche attraverso uno specifico Studio di fattibilità), il PRG_Parte strutturale consolida gli insediamenti sportivi e ricreativi già previsti dal PRG vigente (circa 14 ha), ampliandoli e integrandoli anche qualitativamente (nuove attività e attrezzature sportive), al fine configurare una vera e propria Cittadella dello sport.

4.3 Sistema della mobilità

I by - pass

Il PRG_Parte strutturale propone tre varianti alla viabilità esistente (*by - pass*), funzionali alla riqualificazione e al potenziamento del sistema della mobilità esistente e soprattutto alla riqualificazione dei tessuti urbani oggi interessati da un improprio e parassitario traffico di attraversamento, che genera problematiche di sicurezza e di congestione: a) fra l'assisana e la SS 75; b) alla frazione di Ospedalichchio; c) in località Bastiola.

a) Per il *by-pass* fra la strada assisana e la SS 75, in prossimità del confine orientale con il Comune di Assisi, il PRG Parte strutturale propone due alternative, oggetto di specifico approfondimento valutativo da parte del PRG_Parte strutturale.

- una variante più stretta e prossima ai tessuti urbanizzati esistenti del capoluogo, riprendendo nella sostanza una previsione del PRG vigente;
- una soluzione più esterna e vicina al confine comunale, da verificare e coordinare fra le due Amministrazioni locali.

La valutazione delle due alternative è stata effettuata, come richiesto dagli Enti sovraordinati, attraverso uno specifico Studio specialistico, che ha messo in luce la preferibilità (funzionale e sostanziale) della variante più stretta e prossima ai tessuti urbanizzati; e che quindi il PRG_Parte strutturale propone di confermare.

Si tratta di una scelta che in ogni caso potrà essere consapevolmente presa attraverso il processo di partecipazione formale (osservazioni/controdeduzioni), d'intesa fra gli Enti interessati. In ogni caso, la realizzazione del *by - pass* sarà l'occasione e la possibilità concreta di progettare e realizzare il corridoio ambientale (una significativa discontinuità verde), prevista dal PRG_Parte strutturale fra i tessuti urbanizzati di Bastia e Santa Maria degli Angeli: un pezzo significativo della rete ecologica e ambientale locale.

b) La variante in località Ospedalichchio, oltre a decongestionare l'attraversamento della frazione, consentirà in particolare il collegamento diretto da e verso l'aeroporto S. Francesco.

c) In località Bastiola, il *by - pass* esterno al centro edificato consentirà di evitare

l'attraversamento della frazione - di fatto oggi parte integrante del capoluogo-, che presenta un forte restringimento di carreggiata al suo interno, permettendo un collegamento più veloce con Assisi e con il centro di Bastia.

Il PRG_Parte operativa dovrà quindi approfondire la fattibilità della realizzazione dei *bypass* alla viabilità ordinaria indicati dal PRG_Parte strutturale, anche al fine di rendere Bastia e l'intera città Perugia-Assisi-Bastia accessibile e infrastrutturata verso i principali collegamenti nazionali e internazionali (Quadrilatero, Superstrada 75, Aeroporto).

La nuova Stazione del treno metropolitano

L'assetto della rete di TPRL programmata dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT 2014 – 2024), prevede il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano. Il PRT individua in corrispondenza dei due capoluoghi di Provincia di Perugia e Terni due ambiti in cui implementare un modello di esercizio ferroviario a carattere metropolitano – territoriale: il nuovo servizio si basa sul rilancio della funzione metropolitana della linea ferroviaria Foligno-Assisi-Bastia-Perugia.

In particolare, per il sistema del capoluogo regionale, il PRT prevede a Collestrada una nuova fermata del servizio ferroviario metropolitano, specificatamente dedicata dell'aeroporto regionale San Francesco. Al fine di meglio integrare questa previsione con le caratteristiche di accessibilità e territoriali locali, il PRG_Parte strutturale propone di localizzare ai margini occidentali del territorio comunale di Bastia la nuova fermata del TPRL, che diventerebbe quindi più prossima all'aeroporto San Francesco; maggiormente integrata e meglio collegata con le infrastrutture viabilistiche esistenti e con l'accessibilità al sistema aeroportuale (esistente e programmata).

Sistema della viabilità e della sosta

La rete viabilistica (articolata in principale, primaria e urbana), unitamente al sistema dei principali parcheggi pubblici esistenti, è individuata nel disegno strutturale del nuovo PRG. Si tratta del telaio portante a servizio del sistema insediativo ed economico (residenziale, dei servizi e produttivo), da consolidare, completare e riqualificare, che caratterizza il territorio bastiolo (urbano ed extraurbano).

I percorsi ciclo-pedonali principali

Per rendere la città più vivibile e sostenibile, è necessario far sì che i cittadini possano

essere meno dipendenti dall'automobile, fornendo valide alternative soprattutto per gli spostamenti di breve e medio raggio, anche attraverso la diffusione di sistemi di collegamento di mobilità lenta, nonché di condizioni ambientali, di sicurezza e funzionali favorevoli alle biciclette e ai pedoni. Il PRG_Parte strutturale prevede un organico e integrato sistema di percorsi ciclabili e pedonali, recuperando e valorizzano in particolare i percorsi e i tracciati esistenti, con una doppia tipologia di rete: interna ai tessuti urbani, per facilitare gli spostamenti fra i quartieri; di interesse paesaggistico e ambientale, ma anche di collegamento fra il capoluogo e il sistema delle frazioni, nel territorio extraurbano. Si tratta di una previsione da approfondire e articolare, soprattutto dal punto di vista tipologico e qualitativo, all'interno del PRG_Parte operativa.

4.4 Il consumo di suolo del nuovo PRG

Il Bilancio urbanistico predisposto attraverso il *Documento programmatico*, consegna al PRG_Parte strutturale i limiti e le condizioni dello sviluppo degli insediamenti, con specifico riferimento al tema del consumo di suolo, come questo risulta regolato e disciplinato dal Testo unico regionale al suo art. 95 (*Criteri e normative per gli ambiti urbani e per gli insediamenti residenziali, produttivi e per servizi*).

In particolare, il comma c), al fine di salvaguardare l'attuale configurazione dell'assetto degli insediamenti residenziali, produttivi e dei servizi, nonché di favorire il contenimento dell'uso del suolo agricolo e il recupero del patrimonio edilizio esistente, specifica che nei nuovi piani possono essere previsti incrementi di aree per insediamenti entro il limite del 10% delle previsioni in termini di superfici territoriali esistenti nello strumento urbanistico generale vigente alla data del 13 novembre 1997.

Nonostante si tratti di un tema che va traggurato in maniera differente anche rispetto al recente passato - se non altro per la pesante crisi strutturale che stiamo attraversando- il nuovo PRG_Parte strutturale dedica un'attenzione e una sensibilità specifici a queste tematiche, con l'obiettivo perseguito di **ridurre il consumo di suolo**

Il **Documento programmatico** approvato (2017), **propone un consumo massimo ammesso pari a 72,4 ha rispetto agli 88,4 ha consentiti dalle norme della Legge Regionale**: pur potendo escluderle dal computo, si è infatti tenuto conto delle trasformazioni insediative produttive a quella data realizzate attraverso lo Sportello Unico.

Il PRG_Parte strutturale propone un passo virtuoso ulteriore: rispetto ai 72,4 ha indicati dal Documento programmatico (2017), **il dimensionamento delle Zauni previsto dal PRG Parte strutturale è pari a 46 ha** (- 36 % rispetto al Documento programmatico, - 44 % rispetto a quanto consentito dalla disciplina della legge regionale), come compiutamente descritto e quantificato nell'elaborato *Ed6 Contenimento del consumo di suolo (art.95 della LR 1/2015)*.

Non solo. **Le trasformazioni programmate sono conseguenti esclusivamente al progetto di restauro ambientale e paesaggistico attivato prevalentemente con il trasferimento delle volumetrie incongrue delle stalle dismesse/sottoutilizzate esistenti**, nonché con le azioni di restauro del paesaggio prima ricordate, eliminando i detrattori ambientali e riqualificando ecologicamente il territorio rurale; per le premialità e le compensazioni di questa natura, la Legge Regionale consente (art. 43) di incrementare le previsioni del PRG (sia in termini di aree che di quantità edificatorie), non oltre il 30% di quanto già consentito dall'art. 95 (comma 3): **anche questa possibilità di consumo di suolo aggiuntivo** è stata scartata dal PRG_Parte strutturale.

Queste sensibilità e attenzione sono messe in campo non solo dal punto di vista meramente quantitativo, ma anche progettuale, qualitativo e localizzativo: **le Zauni, infatti, sono localizzate a margine dei tessuti edificati esistenti, indicando programmaticamente ma non in modo prescrittivo le parti da attuare in maniera prioritaria**; in aree già prevalentemente urbanizzate e dotate delle infrastrutture primarie, accessibili dal sistema viabilistico, che non presentano qualità ambientali/paesaggistiche né tantomeno fragilità territoriali.

Per quanto riguarda **l'offerta insediativa - immobiliare e di mercato** - che dovrà essere articolata per le differenti funzioni dal PRG_Parte operativa-, il PRG_Parte strutturale individua norme programmatiche le linee d'indirizzo per il sistema insediativo (esistente e di nuova previsione), affidando alle successive fasi programmatiche e di piano la declinazione operativa delle scelte, fermi i principi generali individuati dal PRG_Parte strutturale.

In via assolutamente preliminare e indicativa, **esclusivamente ai fini della determinazione del carico insediativo della VAS**, si tratta di circa 92.000 mq di SUC (applicando l'indice $U_t = 0,20$ mq/mq, di cui 0,05 mq/mq generati dalle aree di atterraggio); **un dimensionamento dell'offerta immobiliare teorico e come detto preliminare**, ma che risulta in linea di massima capiente per accogliere le differenti

tipologie di trasferimento programmate per il restauro dei paesaggi dal PRG_Parte strutturale (attività agricolo-zootecniche intensive da rilocalizzare, insediamenti programmati dal PRG da delocalizzare, vulnerabilità sismica da contrastare, Centro storico da valorizzare, volumi incongrui da delocalizzare). In ogni caso, **spetterà alla fase operativa del Piano la valutazione puntuale del dimensionamento dell'offerta immobiliare** (compreso l'indice da attribuire alle aree che accolgono le volumetrie, che potrà essere compreso o meno nell'indice indicato dal PRG_Parte strutturale).