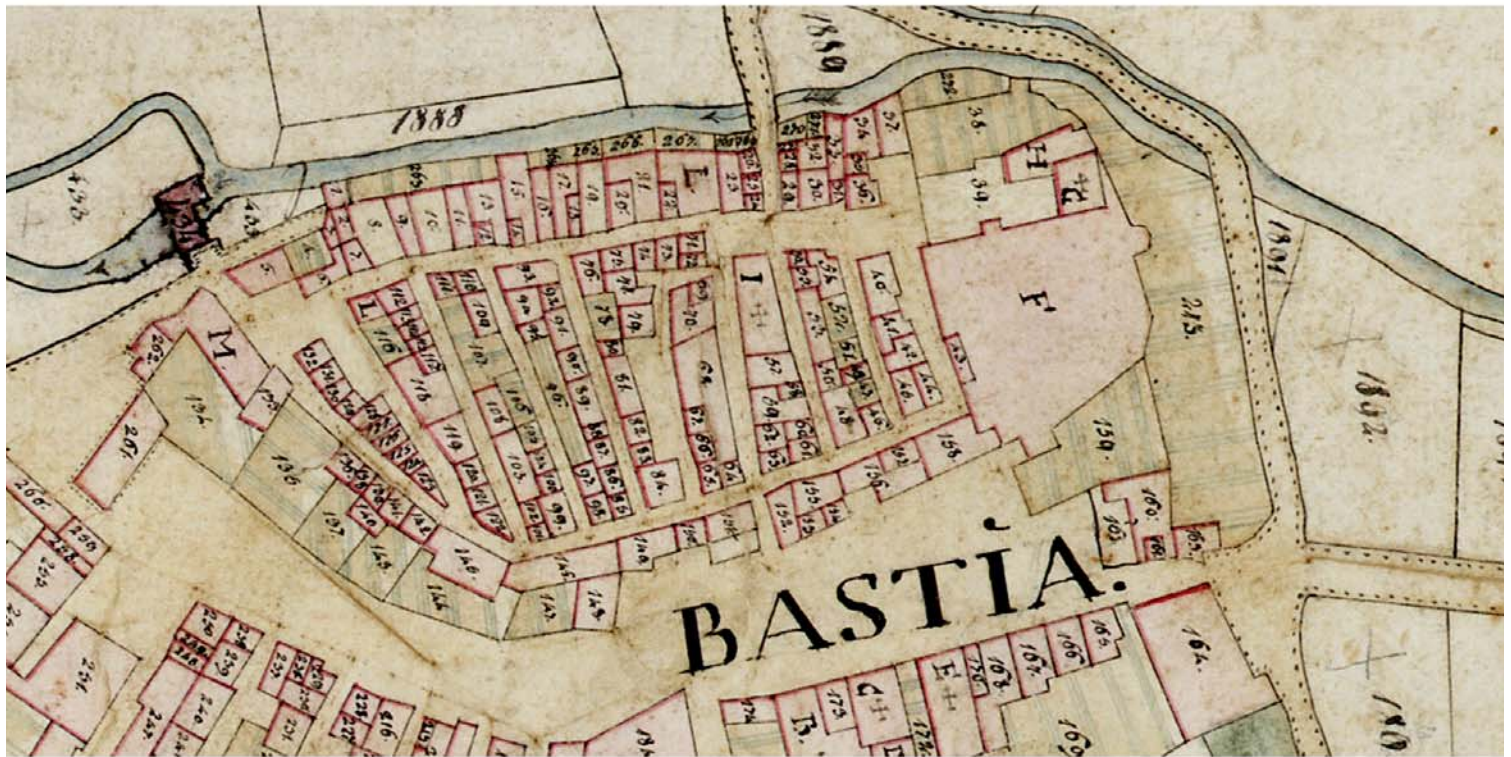




COMUNE DI BASTIA UMBRA

Provincia di Perugia

FORMAZIONE DELLA VARIANTE GENERALE AL PRG



PRG 2007
DOCUMENTO
PROGRAMMATICO
(ART. 9 L.R. 11/2005)

22 Dicembre 2008

COMUNE DI BASTIA UMBRA
(Provincia di Perugia)

FORMAZIONE DELLA VARIANTE GENERALE AL PRG

Documento Programmatico

(ART. 9, L.R. 11/2005)

<p>Sindaco Dott. Francesco Lombardi</p> <p>Assessori Urbanistica Arch. Gianluca Falcinelli Giorgio Antonini*</p> <p>CONSULENTE GENERALE E COORDINATORE PRG – Parte strutturale Prof. Arch. Gianluigi Nigro</p> <p>Collaboratori Arch. Tiziana Altieri Arch. Silvia Cuzzoli</p> <p>CONSULENTE PRG - Parte Operativa Arch. Francesco Nigro</p>	<p>UFFICIO DI PIANO</p> <p>Responsabili e coordinatori Geom. Roberto Guerciolini Arch. Bruno Mario Broccolo*</p> <p>Responsabile Settore Edilizia Geom. Giampaolo Sigismondi</p> <p>Responsabile Settore Lavori Pubblici Ing. Vincenzo Tintori</p> <p>Arch. Alessandra Guidotti</p> <p>Ing. Clara Sforna</p>	<p>CONSULENTI SPECIALISTICI</p> <p>Ing. Francesco Asdrubali*</p> <p>Dott. Geol. Roberto Dionigi*</p> <p>Ing. Giuseppe Latini*</p> <p>Dott. Agr. Andrea Sisti*</p> <p>Avv. Mario Rampini*</p> <p>*Versione dicembre 2007</p>
22 DICEMBRE 2008		

Documento Programmatico

INDICE

1. LA COSTRUZIONE DEL NUOVO PRG-PARTE STRUTTURALE	pag. 4
1.1 Dal Documento di Indirizzi al Documento Programmatico	pag. 4
1.2 I principi generali di riferimento	pag. 5
1.3 I caratteri e i contenuti del Documento Programmatico	pag. 8
1.4 I caratteri del PRG-Parte strutturale	pag. 10
1.5 I modi e i tempi della concertazione e della partecipazione	pag. 12
2. LE RISORSE, LE CRITICITÀ, LE DOMANDE E LE OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO	pag. 13
2.1 I caratteri del territorio	pag. 13
2.2 Le componenti strutturali del territorio	pag. 14
2.2.1 Il Sistema paesaggistico-ambientale	pag. 14
2.2.1.1 Componenti naturalistiche	pag. 14
2.2.1.2 Componenti antropiche	pag. 16
2.2.1.3 Paesaggio e percezione	pag. 18
2.2.2 Il Sistema della mobilità, delle reti e degli impianti tecnologici	pag. 20
2.2.2.1 Componenti della mobilità	pag. 20
2.2.2.2 Reti e Impianti tecnologici	pag. 23
2.2.3 Il Sistema insediativo	pag. 25
2.2.3.1 L'attuale assetto insediativo	pag. 29
2.3 Aspetti socio-economici	pag. 30
2.3.1 Dinamica della popolazione residente	pag. 30
2.3.2 Attività agricole e attività connesse, allevamento	pag. 32
2.3.3 Industria e artigianato, commercio e attività ricettive e agrituristiche	pag. 36
2.4 Le indicazioni della pianificazione sovraordinata	pag. 38
2.4.1 Le indicazioni del PUT e degli altri strumenti di settore	pag. 38

2.5	Lo stato della pianificazione comunale	pag. 44
2.6	Problemi e questioni	pag. 46
2.6.1	Problemi del Sistema paesaggistico-ambientale	pag. 47
2.6.2	Problemi del Sistema della mobilità	pag. 51
2.6.3	Problemi del Sistema insediativo	pag. 52
2.7	Studi per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana	pag. 55
2.7.1	La struttura urbana minima	pag. 55
2.7.2	Processo di individuazione della Sum, definizione delle azioni di riduzione della vulnerabilità sismica urbana	pag. 57
2.7.3	Elementi necessari per l'individuazione della Sum da reperire durante le analisi del Quadro conoscitivo	pag. 59
2.7.4	Le caratteristiche specifiche del contesto di Bastia	pag. 60
3.	INDIRIZZI PER IL PRG-PARTE STRUTTURALE	pag. 61
3.1	L'idea di città e di territorio	pag. 61
3.2	I temi dello sviluppo	pag. 64
3.3.	Gli Obiettivi prioritari da assumere	pag. 69
3.3.1	Obiettivi per il Sistema Paesaggistico-ambientale	pag. 71
3.3.2	Obiettivi per il Sistema delle mobilità, delle reti e impianti tecnologici	pag. 72
3.3.2	Obiettivi per il Sistema insediativo	pag. 73
3.4	Lo Schema Struttural-strategico	pag. 75
3.4.1	I caratteri dello Schema	pag. 75
3.4.2	La visione dell'organizzazione spaziale: i progetti strutturanti	pag. 77
3.4.3	Le azioni strategiche sulle componenti strutturali	pag. 80
3.4.4	Le azioni strategiche integrate sul sistema insediativo	pag. 85

4. PRINCIPI GENERALI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	pag. 99
4.1 Verifica di assoggettabilità	pag. 101
4.2 Rapporto ambientale	pag. 102
4.3 Sintesi non tecnica	pag. 103

Elaborati grafici

D.P.1	Problemi e questioni emergenti
D.P.2a	Obiettivi del Sistema paesaggistico-ambientale
D.P.2b	Obiettivi del Sistema della mobilità, delle reti e impianti tecnologici
D.P.2c	Obiettivi del Sistema insediativo
D.P.3	Schema structural-strategico
D.P.4.1/14	Schede delle azioni integrate sul sistema insediativo

1. LA COSTRUZIONE DEL NUOVO PRG-PARTE STRUTTURALE

1.1 Dal Documento di Indirizzi al Documento Programmatico

Nel febbraio 2007 è stato presentato al Consiglio Comunale il Documento di Indirizzi sulla base del quale l'Ufficio di Piano, appositamente istituito, ha iniziato a lavorare per la elaborazione del nuovo PRG, definendo in particolare la proposta del presente Documento Programmatico.

Il Documento di Indirizzi molto corposo, è articolato in quattro punti: Riferimenti generali, Idea di città e territorio, Questioni tematiche, Questioni relative alle diverse parti. Al suo interno vengono esplicitate le ragioni della scelta di procedere alla formazione di una Variante generale di PRG. La principale motivazione è individuata nella necessità di migliorare le regole di uso del suolo e di conformazione dei diritti e dei doveri delle proprietà immobiliari in materia di trasformazioni edilizie ed urbanistiche, che consentano il diffondersi di politiche di sviluppo urbano e territoriale efficaci e condivise, socialmente, economicamente ed ambientalmente sostenibili ed eque per tutti i cittadini. Questa motivazione assume un significato particolare in questa fase nella quale appaiono moltiplicarsi per la città di Bastia Umbra le opportunità di sviluppo legate, in particolare, alla collocazione geografica, alla grande accessibilità, alle sue risorse ambientali (corsi d'acqua e aree verdi), alla capacità di impresa.

Ma ci sono, secondo il Documento di Indirizzi, anche altri e più specifici motivi di procedere alla formazione della Variante generale di PRG, che discendono dalla utilità di darsi una occasione istituzionalmente significativa per ripensare, come comunità, la propria identità, le proprie prospettive, il proprio progetto di città attendibile e condiviso, capace di mettere in sinergia tutte le risorse presenti e disponibili.

Ulteriore motivo, da non sottovalutare, sta nella circostanza di trovarsi in una fase nella quale, in vista della programmazione comunitaria, la Regione Umbria sta mettendo a punto il Programma Operativo Regionale (POR), il Disegno Strategico Regionale (DST), il nuovo Programma di Sviluppo Rurale (PSR); oltre che il Piano Paesaggistico Regionale 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 ed in conformità con i contenuti dei nuovi atti regionali, per massimizzare tutte le possibili sinergie realizzabili.

Il sistema delle conoscenze e delle valutazioni di cui all'art. 8 della LR 11/2005 ha costituito la base della presente relazione e dei relativi grafici illustrativi 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, allegati alla presente relazione in tempo utile per avviare il processo di partecipazione previsto dalla Legge Regionale ai comma 3 e 4 del citato articolo 8.

E' utile richiamare l'attenzione in merito alla necessità di adeguare il PRG, a partire dal Documento Programmatico e dunque, come si vedrà, dalla presente Relazione, alle previsioni del PUT e della LR 11/2005 in materia di inquinamento acustico; al Piano di Assetto Idrogeologico e ad altre norme più settoriali, con l'obiettivo di mettere in relazione le diverse direttive.

1.2 I principi generali di riferimento

I principi generali di riferimento assunti alla base del nuovo processo di pianificazione, di cui il Documento programmatico è il primo atto, sono: la *sostenibilità*; la *qualità urbana e del territorio*; la *partecipazione*, l'*equità*, la *trasparenza* e la *snellezza amministrativa*; la *collaborazione interistituzionale*; la *flessibilità* e l'*operatività del Piano*.

La sostenibilità viene perseguita attraverso la sensibilizzazione e la diffusione in tutta la comunità di una cultura volta al rispetto e alla cura delle risorse naturalistico-ambientali e alla riduzione del consumo energetico. In prima istanza la formazione del nuovo PRG è l'occasione per diffondere nuovi comportamenti nell'uso e nella trasformazione del territorio, al fine di assicurare la fattibilità ambientale a saldo positivo delle proprie previsioni. Dal punto di vista dei contenuti, sulla base degli indirizzi del presente Documento, il PRG contribuirà a realizzare un nuovo modo di governare le risorse naturali del territorio, promuovendone al contempo l'incremento e l'uso ponderato, e di gestire le risorse energetiche favorendo l'impiego di quelle rinnovabili e disponibili e limitando l'utilizzo delle fonti non rinnovabili.

Il ruolo, il rango e l'immagine di Bastia Umbra e più in generale la qualità della vita dipendono certamente dall'acquisizione e/o dall'innalzamento dei livelli di *qualità urbana* sotto il profilo ecologico, morfologico, estetico, storico-artistico, dell'accessibilità e della mobilità, della qualità residenziale, della qualità insediativa. A tale acquisizione ed innalzamento deve puntare il nuovo PRG, rispondendo alla diffusa domanda di qualità urbana, che interessa in forme varie le diverse parti del capoluogo e delle frazioni. Si ritiene che la qualità urbana sotto il profilo ecologico possa essere perseguita attraverso l'articolazione di un uso dei suoli ed una disciplina delle trasformazioni fisiche, attenti al buon funzionamento dei cicli biologici,

evitando al massimo le alterazioni senza ritorno delle risorse naturali del territorio. Questo comporta una espansione edilizia equilibrata ed una grande attenzione alla città costruita ed alle aree urbanisticamente compromesse ove il Piano interverrà anche con proposte progettuali di dettaglio a scala urbana, nella consapevolezza che la qualità dello spazio urbano va perseguita ed estesa a tutte le realtà insediative (capoluogo e sue diverse parti; frazioni; aree produttive). A questi fini il Documento Programmatico offre una prima individuazione e valutazione delle componenti strutturali del territorio la cui cura è indispensabile ai fini del buon funzionamento ecologico del sistema insediativo; individua inoltre i "luoghi" sui quali il PRG indirizzerà interventi volti a dar loro identità nel senso di caratterizzarne il possibile ruolo, per qualità formale e per funzioni, di riferimento spaziale, e di "centralità" della comunità insediata.

Quanto alla *qualità urbana delle aree produttive*, per quelle esistenti occorrerà prevederne la riqualificazione attraverso l'attivazione di politiche urbanistiche volte a favorire il miglioramento delle attuali condizioni ecologiche e dell'attuale assetto e funzionalità degli spazi pubblici; essa potrà richiedere anche operazioni di riconversione che il PRG dovrà favorire ove necessario e utile. Quanto alle eventuali nuove aree produttive esse andranno fin dal primo momento previste ed attuate come "aree ecologicamente attrezzate".

La *qualità del territorio* di Bastia Umbra si basa su un significativo ma limitato patrimonio naturale (le aree fluviali e i corsi d'acqua minori). L'immagine del territorio di Bastia, ovvero il paesaggio bastiolo, appare infatti caratterizzato da una forte presenza insediativa circondata da un suolo agricolo solo in modesta parte ricadente nel territorio comunale. Le trasformazioni avvenute negli ultimi cinquanta anni, in quantità non trascurabili, hanno interessato gran parte del territorio comunale secondo modelli prevalentemente accentrati in particolare a ridosso delle principali infrastrutture. Nonostante ciò, data la relativa ristrettezza del territorio comunale e la conseguente "invasività relativa" del processo urbanizzativo, il paesaggio di Bastia si gioca tutto nel rapporto tra insediamento e margini agricoli, tra insediamento e l'area del fiume che l'attraversa. Questo comporta la necessità di una grande attenzione per assicurare lo svolgersi dei cicli biologici ed il raggiungimento di alti livelli di qualità della vita e, al contempo, proporre modelli di sviluppo compatibile. Il presente Documento Programmatico individua gli elementi strutturali (sistema fluviale e dell'idrografia di superficie, il sistema della vegetazione naturale, l'articolazione dei contesti locali di paesaggio in approfondimento delle unità di paesaggio del PTCP), allo scopo di orientare le scelte del nuovo PRG per la pianificazione del territorio extraurbano, mirando non ad un mero ed insufficiente mantenimento, capace solo di congelare inutilmente lo stato di fatto, ma ad una salvaguardia e valorizzazione che, nel pieno rispetto di risorse e valori, integri conservazione e trasformazione all'interno del processo storico-culturale che ha formato l'attuale paesaggio del territorio di Bastia.

La *partecipazione*, l'*equità*, la *trasparenza* e la *snellezza amministrativa* sono caratteristiche fondamentali del processo di pianificazione attivato a partire da questo Documento Programmatico. Il primo passo in questa direzione è stata la scelta impegnativa di costituire un apposito Ufficio di Piano, all'interno della struttura municipale, per evitare che la redazione del piano avvenga "lontano" dal territorio, dalla città e dai cittadini. Ma perché il processo di piano sia sempre più efficace, accanto alla collaborazione interistituzionale, per la quale specifici momenti sono già formalizzati dalla legislazione regionale vigente, vanno individuati, all'interno del processo di formazione del nuovo PRG, momenti e forme capaci di garantire la trasparenza dell'azione di governo e per assicurare la diretta partecipazione dei cittadini, anche tramite procedure e atti aggiuntivi a quelli previsti dalle leggi ordinarie, alla definizione dei suoi contenuti al fine di realizzare la più ampia condivisione delle scelte. A questi fini il presente Documento Programmatico si avvale di una metodologia di definizione delle scelte (problemi, obiettivi, azioni, articolati per Sistemi e per località) e di una rappresentazione grafica delle stesse volte a favorire la costruzione partecipata dei contenuti del PRG-Parte Strutturale.

Ma il metodo che consente di esplicitare obiettivi e azioni allo scopo di ottenere la reale collaborazione dei cittadini alla riqualificazione e trasformazione della città e del territorio, comporta anche che i contenuti del PRG siano costruiti anche sul *principio di equità*. La suddivisione delle responsabilità, dei compiti e degli oneri ed onori tra Pubblica amministrazione e cittadini ed anche tra gli stessi soggetti privati per l'attuazione del Piano sarà definita secondo un modello equo di perseguimento del massimo bene comune nel rispetto dei singoli attraverso il giusto soddisfacimento delle loro istanze. In particolare le proposte contenute nel presente Documento si basano sul presupposto dell'applicazione, da parte del nuovo PRG, dei meccanismi della perequazione; meccanismi finalizzati ad una maggiore operatività del Piano e quindi ad una sua più certa attuazione, nonché alla garanzia di uguali opportunità per tutti i soggetti che saranno coinvolti in analoghe operazioni e alla attribuzione alla collettività, a costi sostenibili, del patrimonio di aree ed attrezzature necessarie per il raggiungimento di obiettivi di qualità.

Il processo di pianificazione e gestione urbanistica sarà modellato su una rinnovata snellezza amministrativa da perseguirsi attraverso la attivazione di un Sistema Informativo Territoriale (SIT) che, mettendo in rete le banche dati dell'Amministrazione (anagrafe, fabbricati, strade, reti tecnologiche), consentirà di semplificare e accelerare gran parte dell'azione amministrativa, compresa quella inerente la formazione e la gestione del PRG. A questo scopo il Piano dovrà essere pensato e redatto in funzione della sua gestione informatizzata.

La *copianificazione e la collaborazione istituzionale* tra i diversi Enti che governano il territorio di Bastia è necessaria per l'integrazione di obiettivi, strategie ed interventi. In

particolar modo il Comune di Bastia, in ragione della limitatezza dell'estensione del territorio, intende costruire un progetto di sviluppo anche attraverso una collaborazione istituzionale finalizzata a individuare tutte le possibili sinergie reciproche e ad evidenziare eventuali criticità e punti di frizione. Al fine di dare spessore a questa collaborazione il presente Documento Programmatico ha un livello di approfondimento considerevole, anche allo scopo di un coinvolgimento significativo delle istituzioni fin dal primo momento e cioè dalla Conferenza di Pianificazione nella quale tale Documento verrà presentato.

Ai fini della *flessibilità e operatività del Piano* i contenuti del Documento Programmatico tengono conto della possibile maturazione nel tempo di alcune operazioni che interessano parti significative della città, prevedendo che il PRG promuova un processo di pianificazione capace di mettere in campo politiche di sviluppo e di intervento che si concretizzano nel tempo. A tal fine è previsto che il PRG si avvalga, tra le modalità di attuazione del piano, di strumenti che fanno riferimento ai "programmi complessi" e ad altre modalità utili ad intercettare il flusso dei fondi strutturali o di altre risorse finanziarie, naturalmente a seguito di una attenta valutazione della possibilità di perseguire obiettivi di qualità urbana e del territorio. Inoltre, favorire l'operatività del piano in direzione della qualità può voler dire inserire nei meccanismi attuativi del piano il ricorso alle compensazioni per delocalizzazioni, demolizioni, etc., nonché a forme di premialità, per incentivare comportamenti virtuosi a fini di sostenibilità ambientale, di risparmio energetico, di caratterizzazione funzionale, di maggiore qualità morfologica, architettonica e paesaggistica, nei processi di trasformazione urbanistica ed edilizia.

Sarà infine utile alla operatività del piano il ricorso trasparente, da prevedersi nella normativa, a forme di integrazione e partenariato tra pubblico e privato, anche al di là degli obblighi di legge relativi al convenzionamento urbanistico per lottizzazione. In questo quadro va tuttavia regolamentato il ricorso allo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) allo scopo di assicurarne oltre che la valenza accelerativa anche la capacità di produrre qualità insediativa.

1.3 I caratteri e i contenuti del Documento Programmatico

Il Documento Programmatico è caratterizzato dai seguenti contenuti e finalità:

- conoscere criticamente e valutare lo stato di fatto del territorio comunale in tutte le sue dimensioni (ambientali, fisico-spaziali, funzionali, infrastrutturali, produttive, sociali, culturali, economiche);
- tratteggiare, a partire dalla conoscenza e valutazione, l'idea complessiva di sviluppo socio-economico e spaziale da porre a base del PRG-Parte strutturale;
- illustrare la struttura territoriale e le scelte strategiche di assetto sottese all'idea complessiva di sviluppo;

- fornire, di conseguenza, il quadro degli obiettivi e delle azioni da perseguire e da attivare anche tramite il PRG-Parte strutturale;
- avviare la partecipazione degli attori del territorio e dei cittadini al processo di pianificazione;
- avviare la copianificazione con gli altri enti e soggetti pubblici e privati competenti per il governo del territorio.

Da questo elenco di contenuti e finalità appare chiara l'importanza e la consistenza che il Documento Programmatico ha assunto, al quale di fatto può essere attribuito il significato di "piano strategico" del territorio e della città. La costruzione del Documento, nella versione definitiva deve essere il frutto di una riflessione della comunità sul suo futuro e sulla visione di sviluppo socio-economico e spaziale, territoriale e urbano, ad esso associabile.

Si tratta di un Documento con un forte carattere strategico che mira a tenere insieme le prospettive di sviluppo di Bastia e che di queste definisce le condizioni di fattibilità, in termini ambientali, territoriali, urbanistici ed economici, individuando obiettivi e azioni per i quali il PRG costituirà una disciplina urbanistica che ne garantisca la realizzabilità.

Per questo il Documento Programmatico è finalizzato ad avviare, come si è già detto, il confronto e la collaborazione interistituzionale tra gli Enti curatori di interessi pubblici sul territorio e ad attivare un processo di coinvolgimento e partecipazione di tutti gli altri soggetti interessati alla formazione e alla attuazione del piano (cittadini, operatori, imprese, lavoratori, rappresentanze della società civile, etc.).

Metodologia e contenuti

Il percorso intrapreso, descritto nei suoi contenuti specifici al successivo punto 2., fa riferimento alle elaborazioni che compongono il Documento Programmatico: Relazione e relativi elaborati grafici dedicati alle scelte strategiche di assetto del territorio comunale, accompagnata dal quadro conoscitivo, dal bilancio urbanistico-ambientale e dal documento di valutazione. Per la elaborazione del Documento Programmatico è stata seguita la seguente metodologia:

- 1) a partire dalla conoscenza e dalla descrizione dei caratteri naturali, antropici e socio-economici di Bastia Umbra e del suo territorio, nonché della sua storia urbanistica, sono state evidenziate, in sede di valutazione e bilancio, le risorse ed i problemi presenti, in relazione ai quali valutare le opportunità di sviluppo;
- 2) su questa base sono stati individuati ed assunti gli obiettivi e le relative strategie, anche in ossequio alle indicazioni derivanti sia dal PUT che dal PTCP;

- 3) per la valutazione delle risorse, dei problemi e degli obiettivi si sono impiegate due chiavi interpretative sintetiche dello stato e delle dinamiche del territorio, utili anche come categorie di progetto: i *Sistemi* e le relative *Componenti* che strutturano il territorio. Risorse, problemi ed obiettivi sono infatti articolabili in riferimento ai tre sistemi fondamentali nei quali è riconoscibile un funzionamento a rete delle varie componenti territoriali ed urbane: il Sistema paesaggistico-ambientale; il Sistema della mobilità e delle infrastrutture tecnologiche; il Sistema degli insediamenti, dei servizi e delle funzioni territoriali ed urbane;
- 4) la parte propositiva finale del Documento programmatico, conduce ad uno "Schema Strutturale-strategico" 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 ed 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);
- 5) la parte propositiva del Documento Programmatico potrà essere integrata con la individuazione dei possibili canali finanziari (comunitari, nazionali, regionali) di sostegno per le politiche, le azioni e gli interventi individuati.

1.4 I caratteri del PRG-Parte Strutturale

Si richiamano di seguito i caratteri fondamentali del PRG-Parte strutturale così come desumibili dalla Legge Regionale 11/2005.

Il PRG-Parte strutturale individua le seguenti componenti strutturali del territorio:

- il sistema delle componenti naturali;
- le aree instabili o a rischio;
- le aree agricole e quelle boscate;
- gli insediamenti esistenti;
- le infrastrutture lineari e nodali per la mobilità.

In coerenza con la pianificazione sovracomunale, il PRG-Parte strutturale articola il territorio in unità di paesaggio, ne definisce approfondimenti specifici e ne disciplina norme di valorizzazione e tutela delle componenti strutturali e dei beni vincolati.

Il PRG-Parte strutturale è chiamato a disegnare il quadro di riferimento strutturale, all'interno del quale si attiveranno le iniziative di pianificazione comunale a partire dal PRG-Parte operativa, secondo una esplicita idea complessiva di sviluppo socio-economico e spaziale della città e del suo territorio. Proprio in relazione a questi contenuti, il PRG-Parte strutturale è oggetto di copianificazione tra il Comune e gli altri enti competenti in materia di governo del territorio.

Il PRG-Parte strutturale assume i seguenti caratteri:

- 1) *strutturale*, nel senso che individua le componenti strutturali del territorio, vale a dire tutti gli elementi caratterizzanti l'identità locale, significativi e sensibili, nei confronti dei quali esiste una diffusa condivisione in merito al loro ruolo strutturante e qualificante il territorio e la città e per i quali si prevedono sostanzialmente azioni di mantenimento, consolidamento, conservazione e valorizzazione;
- 2) *strategico*, nel senso che è chiamato a illustrare le strategie e le azioni necessarie per costruire le condizioni di fattibilità tecnica, ambientale, economica e sociale per la realizzazione dell'idea complessiva di sviluppo socio-economico e spaziale posta alla base del piano.

Per questi motivi solo le previsioni che riguardano le componenti strutturali condivise hanno valore conformativo della proprietà e sulle quali non è necessario un ulteriore approfondimento e definizione. Le previsioni "strategiche", cioè programmatiche, del PRG-Parte strutturale assumeranno valore conformativo solo in quanto recepite nel PRG-Parte operativa; per esse comunque la Parte strutturale stabilisce criteri qualitativi e quantitativi da assumere in sede di PRG-Parte operativa.

Occorre tenere presente che solo il contenuto del PRG – Parte strutturale è oggetto di copianificazione, mentre quello del PRG – Parte operativa è competenza esclusiva del Consiglio comunale nella misura in cui è conforme al PRG – Parte strutturale.

Di conseguenza, il PRG-Parte strutturale deve regolare e definire tutto ciò che è giusto sia oggetto di copianificazione e cioè che rientra nelle competenze e nelle scelte degli altri enti copianificanti, in particolare dei Comuni contermini e della Provincia. Occorre anche considerare che tanto più il PRG regola e definisce, altrettanto assume nel suo complesso rigidità: ciò è utile per le parti del territorio e della città più sensibili e per le quali c'è maggiore condivisione sulle scelte (cioè le componenti strutturali); risulta inutile, anzi dannoso, per le parti di previsione che hanno bisogno di tempo per maturare dal punto di vista della loro definizione progettuale sotto il profilo della sostenibilità e della fattibilità. Il PRG-Parte strutturale assume dunque caratteristiche di rigidità per quanto attiene alla definizione della disciplina delle componenti strutturali del territorio ed alla individuazione delle quantità del piano, mentre lascia una certa flessibilità riguardo alla definizione delle nuove espansioni, la cui conformazione giuridica è attribuita al PRG-Parte operativa.

Rilevante contenuto strutturale del PRG-Parte strutturale è la definizione dei meccanismi attraverso i quali il PRG garantisce un trattamento unitario ed equo tra i proprietari e tra proprietari e l'Amministrazione; ciò sia in riferimento alle trasformazioni della città esistente sia di quelle della città di nuovo impianto. In particolare in diverse circostanze (riqualificazione della città esistente attraverso una riduzione dei carichi urbanistici, cambiamento di destinazioni d'uso, nuovo impianto insediativo), sarà utile ricorrere a meccanismi di compensazione che richiedono il ricorso alla perequazione. Si

intende per perequazione la modalità attraverso la quale si definiscono, in relazione alla disciplina urbanistica in vigore ed allo stato di fatto, le previsioni di trasformazione talché a situazioni uguali corrisponda analogo trattamento in termini di diritti e di doveri.

1.5 I modi e i tempi della concertazione e della partecipazione

La LR 11/2005 favorisce la cooperazione tra Regione, Province e Comuni (art. 1) e adotta il metodo della copianificazione per la formazione di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, basata sul sistema delle conoscenze e delle valutazioni (art.7) (condivise tra i diversi soggetti).

In particolar modo, come si è detto, la legge prevede un momento di riflessione in merito agli obiettivi e alle scelte prospettate nel Documento programmatico nella conferenza di copianificazione (art. 10), alla quale partecipano oltre al Comune di Bastia Umbra, la Regione, la Provincia territorialmente competente, nonché i Comuni e le Province dei territori limitrofi a quello interessato. A conclusione della conferenza, i soggetti partecipanti, o alcuni di essi, su proposta del comune procedente, possono sottoscrivere un "Accordo preliminare di copianificazione" in merito alle scelte strategiche di assetto del territorio (art. 11). Infine la medesima legge impone che negli stessi procedimenti siano assicurate adeguate forme di partecipazione dei cittadini a partire dalla definizione del Documento Programmatico.

Una volta varata, dopo la partecipazione dei cittadini nelle forme e nei modi che l'Amministrazione si darà, la versione definitiva del presente Documento Programmatico sarà dunque utile estrapolare dal medesimo i temi, le azioni e gli interventi sui quali l'Amministrazione stessa riterrà opportuno concordare impegni con le istituzioni coinvolte nel governo del territorio.

2. LE RISORSE, LE CRITICITÀ, LE DOMANDE E LE OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

2.1 I caratteri del territorio

Il Comune di Bastia è situato in provincia di Perugia e ha una superficie di 27,62 kmq. Esso si estende lungo la direttrice di fondovalle Foligno-Perugia ed è compreso tra i territori dei comuni di Assisi, Bettona, Torgiano e Perugia. Dal punto di vista geomorfologico il territorio si estende interamente nell'ampia pianura alluvionale segnata dal basso corso del fiume Chiascio, che attraversa il territorio di Bastia in direzione N-S con un alveo ampio e meandriforme, e dal torrente Tescio che, con andamento W-E, raggiunge il fiume Chiascio in corrispondenza dell'abitato di Bastia. Il territorio è caratterizzato da una orografia pianeggiante compresa tra i rilievi dei Monti Martani e quelli del Monte Subasio con modestissima inclinazione verso sud; le quote topografiche variano tra circa 205 m s.l.m. a nord dell'abitato di Bastiola, a circa 185 m s.l.m. a sud dell'abitato di Costano.

Il territorio di Bastia è attraversato in direzione est-ovest dal fascio infrastrutturale costituito dalla Strada Statale 75 di collegamento Foligno-Perugia, dalla Strada Regionale 147 Assisana, fortemente caratterizzata da flussi di traffico di tipo turistico e dalla linea ferroviaria Foligno-Terontola che garantisce il collegamento a nord con la linea Firenze-Roma, a sud con nodo a Foligno e alla linea trasversale Orte-Ancona. La presenza di una tale infrastrutturazione ha comportato, negli anni, il forte sviluppo di un'ampia fascia di comuni (Corciano, Perugia, Bastia, Assisi, Foligno, Trevi e Spoleto) con forti relazioni interne, un'elevata accessibilità ed un'ampia mobilità della popolazione. E' da segnalare infine la circostanza che l'Aeroporto di Perugia, che costituisce l'unico scalo per voli di linea dell'Umbria, è situato al confine nord-ovest del territorio e in parte, seppur minima, ricade all'interno del comune bastiolo.

Con riferimento all'antropizzazione (forme insediative e uso del suolo), il territorio di Bastia può essere schematicamente suddiviso in due parti: una fortemente antropizzata e una meno antropizzata, corrispondente al territorio agricolo extraurbano. La prima, caratterizzata prevalentemente dalla presenza di forme insediative compatte residenziali e produttive di tipo urbano (Capoluogo e frazioni), si sviluppa lungo il corso del fiume Chiascio, che attraversa il territorio in direzione nord-sud e che ha condizionato, nel corso dei secoli, le trasformazioni storiche e fisiche del territorio, e lungo la direttrice est-ovest della SS 75, che ne ha determinato invece la forte vocazione economica. La seconda, corrispondente al territorio agricolo ad ovest del Capoluogo, è connotata dalla presenza di forme insediative concentrate lungo la rete viabilistica minore e da edifici e manufatti produttivi isolati a volte con valenza testimoniale e paesaggistica destinati a varie funzioni (abitazioni, stalle, fienili, rimesse attrezzi, essiccatoi).

2.2 Le componenti strutturali del territorio¹

In coerenza con quanto stabilito dalla legge e di cui si è detto al precedente punto 1.4, si è provveduto alla identificazione delle componenti strutturali del territorio cioè di quegli elementi territoriali e di quelle regole che in qualche modo assumono per la comunità una valenza territoriale ed urbana (ecologica, culturale, morfologica e funzionale) di più lunga durata e che quindi vanno individuati, disciplinati ed eventualmente variati in sede interistituzionale, 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 razionalità della costruzione dei contenuti del piano ed alla chiarezza della sua comunicazione. Altrettanto utile risulta, ai fini della razionalità della costruzione del piano ed alla chiarezza della sua comunicazione, l'organizzazione dei contenuti in riferimento, come si è già accennato, a tre sistemi utili sia in sede di valutazione che in sede di progetto: il *Sistema paesaggistico-ambientale*, il *Sistema della mobilità e delle reti e impianti tecnologici*, il *Sistema insediativo*. Si tratta di considerare con intenzionalità di progetto, i singoli elementi del territorio non isolati, ma come appartenenti ad insiemi ai quali ciascun elemento è legato da relazioni di solidarietà funzionale e/o morfologica.

Tutto ciò ha portato a considerare, nei ragionamenti di costruzione del piano ed in particolare nell'elaborare sia le parti di tipo valutativo che quelle di tipo propositivo, ciascun elemento del territorio come appartenente ad uno dei tre sistemi considerati e come caratterizzato o meno da valenza strutturale.

2.2.1 Il sistema paesaggistico-ambientale

2.2.1.1 Componenti naturalistiche²

Il territorio comunale di Bastia risulta scarsamente diversificato sia dal punto di vista morfologico sia da quello floro-faunistico a causa delle caratteristiche orografiche e storiche del paesaggio e del notevole sviluppo dell'insediamento urbano nel tempo. In particolare il territorio extraurbano risulta essere costituito quasi esclusivamente da agroecosistemi, fatta eccezione per il reticolo idrografico costituito dai fiumi Chiascio

¹ Negli elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, D.P.2c; D.P.3, sono georeferenziate le componenti strutturali relative ai diversi Sistemi.

² Le componenti strutturali naturalistiche relative al **Sistema Paesaggistico-ambientale** georeferenziate negli Elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, D.P.2c; D.P.3, (v. Legenda) sono le seguenti: *Rete ecologica*: Fiume Chiascio e Tescio, Reticolo Idrografico minore (Cagnola e cagnoletta), Vegetazione ripariale; *Aree sensibili*: Aree esondabili, Aree di captazione delle acque idropotabili.

e Tescio, per la vegetazione ripariale ad essi connessa e per il sistema idrografico minore (Cagnola e cagnoletta). Pertanto la maggiore biodiversità vegetale è confinata, in ambiti definiti, cioè prevalentemente, 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 importante corridoio ecologico, tale da favorire l'incremento della biodiversità tra le specie presenti, sia animali che vegetali. Unico altro elemento di naturalità presente nel territorio è costituito da filari di alberi con funzione di alberatura stradale o di separazione tra appezzamenti di proprietari diversi o tra coltivazioni differenti o di ingresso ad un podere; alcuni di questi costituiscono anche un importante elemento del paesaggio di interesse storico poiché coincidono con vecchi filari, già presenti negli anni '50.

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 (cfr. par. 2.4). A tal fine il RERU individua nel territorio di Bastia e, in particolare, nei territori circostanti i fiumi Chiascio e 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 e aree di captazione delle acque idropotabili. Per quanto riguarda la componente aree esondabili essa è concentrata 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 e del Fosso Cagnola. 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 dal D.P.R. 24 maggio 1988 N° 236 in attesa delle nuove disposizioni previste dal D.Lgs. 152/2006.

2.2.1.2 Componenti antropiche³

La parte del territorio extraurbano prevalentemente interessata da agroecosistemi è quella a sud-ovest dell'abitato di Bastia (circa il 60% dell'intero territorio), tale area 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 destinato circa il 63% della superficie, le colture principali sono rappresentate da cereali e foraggiere legate all'allevamento del bestiame, diffuso nella zona centro meridionale del territorio comunale. I restanti appezzamenti sono destinati a vigneti ed oliveti presenti rispettivamente con una percentuale dell'1,64% e dello 0,07%. L'arboricoltura da legno, presente principalmente lungo il Fiume Chiascio, i coltivi abbandonati ed i seminativi arborati, ricoprono solamente l'1,5% della superficie rurale. E' da sottolineare infine la presenza di aree con attività agricole caratterizzanti il territorio, distinte in aree soggette a particolari comportamenti ambientali determinati dalla nuova PAC (Politica Agricola Comunitaria) e aree soggette a misure agroalimentari previste dal Piano di Sviluppo Rurale 2000/2006.

Con riferimento agli Elementi storici del territorio, l'analisi di figurazioni iconografiche e testi reperiti presso l'Archivio di Stato di Perugia 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; esse sono costituite da Edifici o complessi isolati con valenza testimoniale e paesaggistica e da Elementi di attrezzamento del territorio.

Gli Edifici o complessi isolati con valenza testimoniale e paesaggistica si identificano con la tipologia di casa rurale classificata dal Desplanques nel testo *La casa rurale in Umbria come casa unitaria con abitazione sovrapposta al rustico*. Si tratta di 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

³ Le componenti strutturali antropiche relative al **Sistema Paesaggistico-ambientale** georeferenziate negli Elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, D.P.2c; D.P.3, (v. Legenda) sono le seguenti: *Territorio agricolo*: Aree agricole; *Elementi storici del territorio* Edifici o complessi isolati con valenza testimoniale e paesaggistica, Elementi storici di attrezzamento del territorio.

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 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 più mini appartamenti.

Tra i manufatti legati all'attività produttiva sono ancora rintracciabili nella campagna bastiola delle 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 bastiola, 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.

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 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.

2.2.1.3 Paesaggio e percezione⁴

Il Documento Programmatico considerando il paesaggio un indicatore sintetico della qualità dello sviluppo territoriale ed urbano ed il paesaggio di qualità, fondamentale risorsa per lo sviluppo, lo assume come categoria sintetica di lettura-interpretazione-proposta; a tal fine approfondisce ed integra le Unità di paesaggio definite dal PTCP⁵ con l'individuazione dei "Contesti paesistici locali". Questi 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. In relazione a ciò sono state individuate due classi di paesaggi, a dominante naturalistica e a dominante antropica, considerati componenti strutturali del territorio.

Contesti paesistici locali a dominante rurale/naturalistica

P1-Paesaggio della pianura agricola con orizzonti di versante ravvicinato

Paesaggio a morfologia pianeggiante prevalentemente agricolo. Il paesaggio rurale è caratterizzato dalla presenza di colture a seminativi semplici con presenze episodiche di oliveti e vigneti; sono altresì presenti allevamenti connotati dalle relative

⁴ Le componenti strutturali relative al **Sistema Paesaggistico-ambientale** georeferente negli Elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, D.P.2c; D.P.3, (v. Legenda) sono le seguenti: **Paesaggio e percezione-Contesti paesistici locali a dominante rurale/naturalistica** Paesaggio della pianura agricola con orizzonti di versante ravvicinato, Paesaggio dei fiumi bastioli; **Contesti paesistici locali a dominante antropica**: Paesaggio della pianura agricola, Paesaggio della Strada mercato, Paesaggio della pianura insediata, Paesaggio dell'insediamento urbano.

⁵ Il **PTCP** individua per il territorio di Bastia una unicità di paesaggio, appartenente al "Sistema di pianura e valle" denominato Valle Umbra distinguibile per le caratteristiche riportate di seguito: **Sistema paesaggistico di pianura e di valle-Caratteristiche geo-morfologiche**. Ambiti caratterizzati da depositi alluvionali recenti e da un'altitudine compresa tra 0 e 250 m s.l.m. e da una giacitura pressoché pianeggiante dei suoli. **Caratteristiche agro-forestali** Ambiti denotati dalla prevalenza di seminativo semplice e dalla presenza di seminativi irrigui che assumono le forme dell'agricoltura meccanizzata con campi aperti e regolari nella quasitotale assenza di presenze vegetali sia arboree che arbustive (siepi), con sporadiche presenze di vigneti e, in prevalenza, fortemente connotati dall'edificato e dalle infrastrutture tecnologiche e per la mobilità; nonché caratterizzati, nella maggior parte delle situazioni, da una profonda trasformazione dell'immagine paesaggistica subita nel tempo. **Morfologia dei beni paesaggistici** Trama dell'insediamento agricolo (campi, fossi, scoline, strade poderali); sistemi vegetali lineari (vegetazione ripariale, siepidi confine e viti maritate); alberi isolati di grandi dimensioni; insediamenti rurali diffusi, edifici rurali tipici quali molini ed essiccatoi, edicole, viali. **Direttive generali**. 1. Il valore paesaggistico riconosciuto in tali zone è dato oltreché dalla loro giacitura e dalla trama tipica della campitura, dalla presenza dei corpi idrici superficiali e dalle formazioni riparali ad essi collegate e che pertanto vengono tutelati. 2. Le infrastrutture previste dovranno adattarsi il più possibile alla situazione morfologica naturale e, di norma, collocarsi lungo la rottura di pendenza tra l'area valliva e quella collinare. 3. Gli interventi di nuove piantagioni nelle aree così individuate saranno preferibilmente eseguiti mediante l'impiego di essenze indicate nell'abaco delle specie vegetali dell'ambito vallivo. Al fine di individuare elementi di omogeneità nel paesaggio del territorio comunale sono state prese in considerazione le seguenti caratteristiche specifiche: indice di antropizzazione; griglia del reticolo stradale; presenza di edificato rurale identificabile con la "casa rurale umbra della pianura". Non si riscontra una presenza di piante sparse e/o filari di alberi retaggio della passata tipologia dei seminativi erborati tale da consentire di identificare porzioni caratteristiche del paesaggio

costruzioni. L'insediamento è costituito dalla presenza sia di edifici e manufatti con valenza testimoniale e paesaggistica ("casa rurale umbra") che di edifici di recente edificazione. Questi ultimi sono presenti in forme aggregate lungo i tratti di viabilità secondaria che attraversano longitudinalmente questa parte di territorio e non assumono una rilevanza tale da connotare il paesaggio. Le cave costituiscono presenze puntuali rilevanti e sparse nel territorio. La caratterizzazione è data dalla contiguità di questa pianura ai rilievi collinari di Torgiano e Bettona; lo skyline definito da queste colline costituisce l'orizzonte di riferimento visivo continuo e ravvicinato che determina l'identità di questo paesaggio.

P2-Paesaggio dei fiumi bastioli

Paesaggio di valle definito dall'alveo ampio e meandriforme del fiume Chiascio che attraversa il territorio di Bastia in direzione N-S e dal fiume Tescio che, con andamento W-E, raggiunge il fiume Chiascio in corrispondenza dell'abitato di Bastia. Una fitta vegetazione arborea, costituita da *Salix* spp., *Populus* spp., *Ulmus minor* L., *Alnus glutinosa* L. caratterizza le zone ripariali dei corsi d'acqua dove crea un continuum floristico-vegetazionale definendo un importante corridoio ecologico. Le forme dell'insediamento antropico sono costituite dai segni longitudinali delle strade (SS 75 e SR 147) e della linea ferroviaria.

Contesti paesistici locali a dominante antropica

P3-Paesaggio della pianura agricola

Paesaggio a morfologia pianeggiante a forte connotazione agricola. L'omogeneità e la continuità sia degli elementi fisico-naturalistici (pianura e reticolo idrografico superficiale) che degli elementi antropici (uso del suolo definito da ampi campi coltivati a seminativo semplice con episodiche presenze di vigneti e oliveti, rada maglia viaria minore, edificazione recente non rilevante in forme aggregate lungo la viabilità secondaria) costituiscono i caratteri distintivi di questo paesaggio. L'assenza di segni forti quindi, dal momento che la strada assisana che attraversa la pianura e la linea ferroviaria che la lambisce non costituiscono una forte presenza sulla trama del disegno complessivo, e la mancanza di riferimenti visivi a breve raggio, permette una particolare condizione di visibilità definita da ampi orizzonti visivi che determinano l'identità e il valore di questo paesaggio.

P4-Paesaggio della Strada mercato

Le forme del disegno antropico di questo paesaggio sono costituite dal segno infrastrutturale della Strada statale 75 e relativi svincoli e dall'insediamento a destinazione prevalentemente produttiva-commerciale che si configura in alcuni punti di forte agglomerazione attestati lungo la strada stessa. La presenza di questi elementi, seppur significativa, non determina però la completa riconoscibilità di questo paesaggio come luogo di concentrazione di attività miste; ciò per assenza/scarsa definizione di quei caratteri che attribuiscono specificità e identità ai luoghi (linguaggio

architettonico in grado di attribuire qualità all'insediamento, diversificazione/incremento dell'offerta produttivo-commerciale, definizione morfologica e qualità degli spazi pubblici).

P5-Paesaggio della pianura insediata

Paesaggio a morfologia pianeggiante di transizione tra le forme dell'insediamento urbano e quelle del territorio agricolo. Esso è caratterizzato dalla rilevante presenza di forme insediative sviluppate in forma lineare o addensata lungo la viabilità secondaria che attraversa questa parte di territorio in senso prevalentemente longitudinale e di fasce residue di territorio agricolo prevalentemente a seminativo semplice, interposte tra la viabilità e le parti insediate.

P6-Paesaggio dell'insediamento urbano

La forma dell'insediamento urbano è strettamente connessa ai caratteri di morfologia del suolo ed infrastrutturali. La città di Bastia, a partire dal suo centro storico si è sviluppata lungo il corso del fiume Chiascio, che attraversa il territorio in direzione nord-sud e lungo le direttrici infrastrutturali della SS 75 e della SR 147 che lo attraversano in senso longitudinale. Questi segni strutturanti, se da un lato hanno costituito le direttrici preferenziali dell'espansione urbana, dall'altro sono stati un elemento di separazione che ha determinato lo sviluppo della città per parti caratterizzate e riconoscibili anche in riferimento alla funzione prevalente (il Centro storico, l'insediamento consolidato articolato nei quartieri di Bastiola, Villaggio XXV Aprile, Santa Lucia, Campiglione, Borgo I Maggio, le aree produttive), nonché una difficoltà di relazione tra di esse. La presenza di questi segni forti e l'articolazione per parti dell'insediamento definiscono il carattere dominante di questo paesaggio.

2.2.2 Il sistema della mobilità, delle reti e degli impianti tecnologici

2.2.2.1 Componenti della mobilità⁶

Le Infrastrutture stradali

Nel territorio del Comune di Bastia Umbra 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, quelli di attraversamento del fiume Chiascio. Delle infrastrutture viarie la Strada Statale 75, la Strada Regionale 147 e la linea ferroviaria

⁶ Le componenti strutturali relative al **Sistema della mobilità** georeferenziate negli Elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, D.P.2c; D.P.3, (v. Legenda) sono le seguenti: *Rete viaria*: Viabilità di connessione territoriale e relativi svincoli e innesti Viabilità di connessione intercomunale, Viabilità di connessione locale; *Rete ciclopedonale*: Percorsi ciclopedonali; *Linea ferroviaria*: Linea ferroviaria e stazione; *Aeroporto*: Aeroporto S. Egidio, Zone di tutela-Piano di rischio Aeroporto S. Egidio (Zone A, B, C).

Foligno-Terontola definiscono il sistema degli "accessi esterni" rispetto all'area urbana e al nucleo storico di Bastia Umbra. Percorrendo da est ad 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 di XXV Aprile. Quest'ultimo accesso risulta particolarmente insicuro per la forma del tracciato e per le sue dimensioni. L'uscita successiva, di nuova realizzazione, collega 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 ed ultima uscita, situata nel territorio di Perugia, connette a nord la SR. 147 e la strada che collegherà 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 Ospedalicchio, per poi immettersi nella S.P.400.

Per quanto riguarda la viabilità urbana e locale, l'asse via Firenze-via IV Novembre con la perpendicolare via Roma costituisce il sistema matrice sul quale si è sviluppato il centro di Bastia Umbra. In particolare il Borgo Primo Maggio è stato realizzato, negli anni '60-'70, intorno al sistema viario via Firenze -via della Repubblica; il Villaggio XXV Aprile è stato realizzato 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 Ospedalicchio e Costano hanno avuto sviluppi autonomi.

Caratteristiche delle infrastrutture stradali

In generale, escludendo la SS.75 (piattaforma a carreggiate separate) che risulta in regola con i nuovi standard geometrici introdotti dalle nuove norme CNR, il resto del reticolo viario ha caratteristiche fisico - 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, fortemente interessata da traffico di tipo turistico, presenta problemi connessi alla disomogeneità degli standard: dove la piattaforma viaria risulta, infatti, inglobata nei centri urbani, come quelli di Ospedalicchio, 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 di insediamenti diffusi, a margine della piattaforma, tende ad abbassare la qualità della circolazione e a ridurre conseguentemente i livelli di servizi offerti.

Rete ferroviaria

Il territorio del comune di Bastia Umbra è interessato dalla linea ferroviaria Foligno – Terontola della RFI. Essa 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 ad un 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 Umbra 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.

Trasporti pubblici

Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri su strada si effettua su linee ordinarie, la cui programmazione e gestione è stata attribuita alle Province con L.R. 37/98. Il comune di Bastia Umbra ricade nel bacino di utenza di Perugia, in cui opera l'APM, che con 5 autolinee copre esclusivamente il pendolarismo scolastico.

Aeroporto S. Egidio⁷

L'aeroporto di Perugia-Sant'Egidio è l'unico scalo per voli di linea dell'Umbria. La sua denominazione ufficiale è "Aeroporto Regionale Umbro Adamo Giuglietti", ma è noto anche come "Aeroporto Internazionale dell'Umbria". L'Aeroporto è in fase di ampliamento ed ammodernamento; la pista, lunga 2.199 metri, consente anche atterraggi di Boeing 737. Dal mese di dicembre 2006 la compagnia di voli low-cost Ryan Air opera nello scalo e La Belle Air, a partire dal 16 dicembre 2006, ha avviato un collegamento con Tirana. La società SASE, che gestisce lo scalo, ha stimato che i nuovi collegamenti per il 2007 porteranno un flusso di circa 100.000 passeggeri. L'obiettivo minimo è quello di raggiungere i 150.000 passeggeri trasportati in un anno. Dal un punto di vista dei collegamenti viari sono attualmente in costruzione due bretelle stradali che collegheranno lo scalo con Petrignano e con Ospedalicchio, e quindi con la SS. 75. Il parcheggio dell'aeroporto è gratuito ed 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 F.S.) e con Foligno (20 Km).

⁷ Le dotazioni aeroportuali sono le seguenti: per la pista RWY 01 è disponibile una procedura di avvicinamento strumentale, grazie alla presenza del sistema ILS, comprendente VOR/DME, LLZ e GP, è inoltre dotata di PAPI (sistema automatico di avvicinamento per aeromobili), limitato però alla sola barra sinistra. Non è previsto l'avvicinamento diretto per la pista RWY 19. La pista 19 è inoltre sprovvista di PAPI ed è perciò interdetta in atterraggio agli aeromobili a jet. Occorre pertanto effettuare un avvicinamento per RWY 01, quindi un circling e infine un approccio a vista. Quasi tutti gli atterraggi avvengono per pista RWY 01, quasi tutti i decolli avvengono per pista RWY 19.

Il Comune di Bastia Umbra con Del. CC n.41 del 7.05.2008 ha adottato il Piano di Rischio dell'Aeroporto di Perugia-Sant'Egidio 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. Esso 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) in funzione della loro distanza dall'aeroporto e della distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici; tali zone, oggetto di previsione specifica, sono rappresentate in apposita planimetria allegata al piano stesso. Le norme tecniche di attuazione del Piano di rischio prevalgono sulla NTA del PRG vigente e hanno efficacia immediata conseguente alla adozione del piano stesso.

2.2.2.2 Reti e Impianti tecnologici⁸

Il costante sviluppo edilizio-urbanistico del territorio bastiolo, dagli anni '60 ad oggi ha portato ad una mal programmata 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.

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

La rete fognaria a servizio dell'intero Comune è del tipo misto, in quanto nella stessa tubazione vengono convogliati sia gli scarichi residenziali/industriali che le acque meteoriche. 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; in presenza di condizioni eccezionali (ad esempio: piogge intense) la rete va in pressione con conseguente fuoriuscita delle acque miste in diversi punti delle zone suddette.

^{8 8} Le componenti strutturali relative al **Sistema delle reti e impianti tecnologici** georeferenziate negli Elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, D.P.2c; D.P.3, (v. Legenda) sono le seguenti: Elettrodotta, Gasdotto, Acquedotto, Rete fognaria, Depuratore.

La rete di distribuzione cittadina dell'acquedotto 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, ed ultimamente all'intervento del settore LL.PP. del Comune di Bastia Umbra che ha progettato, appaltato e seguito nella realizzazione il potenziamento, tramite anche sostituzione di alcuni tratti, del collettore principale a servizio della zona di Borgo I Maggio, S. Costanzo e l'intera zona industriale. Pertanto, in considerazione degli ultimi interventi, la rete di distribuzione dell'acquedotto comunale risulta essere sufficiente ad alimentare il fabbisogno attuale della città.

L'impianto di pubblica illuminazione dell'intero territorio, che fino agli anni '80 veniva previsto come estensione della rete in aereo, ha subito successivamente un adeguamento e relativo potenziamento con cavi disposti sotto traccia interrata che oggi serve più dell'80% del sistema viario bastiolo. Il servizio è stato ottimizzato e messo a norma, secondo quanto prevede la vigente normativa, da interventi proposti dal settore LL.PP. del comune di Bastia e realizzati dalla ditta SEIESSE che attualmente ha in gestione l'intero impianto.

L'impianto di distribuzione del gas metano, iniziato alla fine degli anni '70 e terminato nella prima metà degli anni '80 dalla ditta CESAP S.p.A. di Perugia mediante la posa in opera di condotte in acciaio protette catodicamente, 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 di competenza della CESAP S.p.A. di Perugia.

L'intero territorio comunale è servito da canalizzazioni in aereo ed interrate 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 dalla società ENEL.

La TELECOM serve il comune con canalizzazioni prevalentemente interrate che vengono derivate in corrispondenza di punti di allaccio sia civili che industriali stabiliti dalla società stessa; 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 SS75. La gestione del servizio è di competenza della stessa TELECOM.

2.2.3 Il sistema insediativo⁹

Formazione e crescita dell'organismo urbano

Riferimenti all'esistenza di un abitato nel luogo più tardi denominato Bastia cominciano ad essere reperibili nei documenti dopo il mille. Per tutto il medio evo e successivamente, fino al riassorbimento nello Stato della Chiesa, Bastia occupa una posizione strategica molto importante. E' infatti situata in prossimità di un attraversamento del Chiascio, all'interno dell'ansa formata da questo fiume e dal suo affluente Tescio e si conforma sull'incrocio di vie di comunicazione di primaria importanza (Perugia-Assisi; Perugia-Foligno-Spoleto; Valle Umbra Sud). E' probabile che molto presto l'insediamento sia stato fortificato, esaltandosi così la difendibilità del sito già lievemente sopraelevato rispetto alla pianura circostante per ampi tratti impaludata dall'apporto non più controllato dei corsi d'acqua. E' nota infatti, la denominazione di "Insula" che l'agglomerato ha nelle prime fonti e che a lungo conserva anche dopo la perdita di questa iniziale caratterizzazione morfologica. Nel 1077 è documentata l'appartenenza dell'"Insula" a un conte rurale. Già allora, probabilmente, esisteva la rocca se non, come successivamente, una più ampia fortificazione.

Nel '200 si verifica un notevole incremento della popolazione che finirà per provocare l'espansione dell'abitato al di fuori dell'iniziale nucleo fortificato. Significativa è la costruzione (iniziata nel 1295 e proseguita nel '300) della chiesa e del convento francescani di Santa Croce, ora sulla piazza principale di Bastia, ma allora all'esterno di un primo perimetro delle mura. Nel '300 il borgo di Bastia, inizialmente controllato da Assisi, è conteso dal comune di Perugia. Nel conflitto è essenziale la funzione delle fortificazioni la cui vicenda emerge di riflesso dalle memorie documentarie. Nel 1319, in relazione all'assedio da parte dei Perugini, è attestata l'esistenza di un borgo esterno all' "Isola" e già ricollegato da mura. Nel 1320, in seguito all'esito dell'assedio, i perugini distruggono parte della cinta. Dal 1389 è una delibera del consiglio generale di Assisi che impegna il comune a realizzare una migliore fortificazione del castello. Il Cristofani congetture che, in adempimento di tale prescrizione, tutto l'insediamento (l'"Insula" e l'"Aggiunta", cioè il borgo di più recente formazione) fosse circondato da una nuova cinta con diciassette torri o bastioni, da cui il nome di Bastia assunto, infatti, nel giro di pochi anni dall'abitato. Sappiamo che esisteva un fosso con ponti levatoi e che la rocca, caposaldo della fortificazione,

⁹ Le componenti strutturali relative al **Sistema insediativo** georeferenziate negli Elaborati grafici D.P.1; D.P.2a, D.P.2b, (v. Legenda) sono le seguenti: Insediamenti residenziali urbani, Addensamenti insediativi in ambito rurale, Insediamenti lineari residenziali in ambito rurale, Insediamenti produttivi, Cimiteri. Le componenti strutturali relative al **Sistema insediativo** georeferenziate negli Elaborati grafici D.P.2c; D.P.3 sono le seguenti: *Insediamenti prevalentemente residenziali*; *Capoluogo e frazioni urbane*: Insediamento storico, Insediamento consolidato e in via di consolidamento; *Forme insediative in ambito rurale*: Addensamenti insediativi, Insediamenti lineari recenti; *Insediamenti prevalentemente produttivi*: Aree produttive; *Aree non funzionalizzate*: Aree libere, Aree dismesse o in corso di dismissione; *Poli specializzati di settore* Fiera dell'Umbria; *Spazi aperti di relazione* di identità urbana, di identità locale.

comunicava per mezzo di una via sotterranea, con la torre della porta dei molini. Nel 1389 il consiglio di Assisi delibera, per Bastia, insieme alla ulteriore fortificazione del castello, anche la costruzione di gualchiere e mulini. E' un indizio dell'importanza che assume nell'economia dell'insediamento, già molto presto, lo sfruttamento dell'acqua come forza motrice. Negli ultimi anni del trecento e nel primo quarto del quattrocento il borgo fortificato di Bastia è conteso tra i signori di Perugia (prima Biordo Michelotti, poi Braccio Fortebraccio) e quelli Assisani (i Nepis). Dopo alterne vicende, la terra passa da questi ultimi al papa che, nel 1425, prescrive la demolizione della rocca a spese delle famiglie di Assisi. Presto però (1431) Bastia passa, con l'assenso del papa, ai Baglioni di Perugia ai quali molto probabilmente si deve una prima ricostruzione del castello. Per tutto il '400 e il primo quarto del '500, pur con la costante opposizione di Assisi, permane la signoria dei Baglioni. La Chiesa di Sant'Angelo è il primo edificio sacro sorto all'interno dell'antico castello, in onore all'Arcangelo Michele. Sorta come pieve, venne elevata agli onori di parrocchia nel XIV secolo. La chiesa ha assolto per vari secoli la duplice funzione religiosa e civile; per le cause civili, alle donne era riservata la chiesa di Sant'Angelo. Tra le date più antiche ricordiamo il 1294 quando viene pubblicato un testamento in Castro Insule, in cella ecclesia Santi Angeli e il testatore ordina la sua sepoltura nella chiesa di S. Angelo de Insula Romanesca. La chiesa venne riedificata, dalle fondamenta, nel XV secolo, compresa la casa per i sacerdoti.

Il '500 vede invece l'insediamento, questa volta definitivo, del potere papale. Nel 1524, infatti, dopo un assedio che danneggiò in parte la rocca e le fortificazioni, la piazzaforte è presa da Clemente VII. Nel 1535 il papa Paolo III (lo stesso che a Perugia fa costruire la rocca Paolina sulle rovine di un intero quartiere della città e sulle case e torri delle più importanti famiglie locali) nel quadro di un organico piano di riconquista dello Stato della Chiesa, fa abbattere le mura di Bastia insieme a quelle di Bettona e Spello. In questa occasione, la personalità del pontefice e la sua effettiva capacità di portare a termine piani costruttivi anche di grande impegno, inducono effettivamente a ritenere che l'intervento di destrutturazione, sia stato assai più ampio di una compromissione localizzata delle mura come forse era accaduto nelle occasioni precedenti. Nel 1537, tuttavia, lo stesso pontefice Paolo III, sollecitato dalle suppliche della popolazione, senza difesa contro le incursioni di "volpi e di lupi", fa pervenire al legato pontificio, cardinale Grimani, il suo consenso affinché si ricostruisca una "tela di muri senza calce". Tuttavia, ancora nel 1540 la terra di Bastia ne era priva. Da questa occasione in poi le notizie sulle fortificazioni di Bastia mancano nei testi a stampa anche se sicuramente le mura vennero ricostruite. Alcuni indizi, comunque, tra cui la stessa proibizione dell'uso di malta (non si sa poi se venne effettivamente rispettata), inducono a ritenere che la cinta venisse ricostruita per semplice riparo degli abitanti e non più per essere il baluardo a difesa di un territorio. Conferma l'ipotesi il perdurare nei tratti ancora oggi esistenti di caratteri formali delle mura tardo trecentesche e la qualità piuttosto modesta della muratura stessa, costituita in genere di pietrame di varia natura e di mattoni. L'insediamento di

Bastia, subisce infatti, proprio nel '500 e parallelamente alla perdita di importanza delle mura, una modificazione d'uso che da borgo fortificato ne fa invece un nodo aperto di traffici e di scambi. Tuttavia, la costruzione nel 1548 dei primi due bracci del ponte alla confluenza del Tescio con il Chiascio (ancora dovuta a Paolo III) che assicura, con un nuovo tracciato stradale, il collegamento diretto Perugia-Assisi ed elimina il passaggio obbligato per Bastia, vanifica il significato strategico del nodo di traffico e ne compromette gravemente la funzione commerciale e di scambio. La costruzione del ponte avvenne con materiale di spoglio derivante dalle macerie dell'Abbazia delle Abbadesse, che diede rifugio a S. Chiara, appena consacrata suora, nel 1212. Del Vecchio complesso conventuale rimane solamente la chiesa di S. Pietro. L'aggiunta però nel 1581 di un terzo braccio del ponte che attraversa il Tescio, rompe il breve isolamento di Bastia e la vitalità del centro di comunicazione ne esce di nuovo potenziata. Forse non casualmente, il papa concede lo stesso anno l'istituzione di una fiera.

Scarse notizie sono conservate dei due secoli successivi, ma tali, comunque, da confermare una stabile situazione di Bastia come centro agricolo di produzione, lavorazione e commercializzazione dei prodotti. La diffusione delle abitazioni nella campagna iniziò dapprima attorno a torri e dimore religiose, per estendersi con il ripristino delle condizioni di sicurezza e il prosciugamento delle pianure paludose. Notevole importanza documentaria ha comunque uno Statuto di Bastia redatto nel periodo 1614-22 accessibile oggi in una trascrizione a stampa edita nel 1773 e dal quale sono derivabili anche una serie di preziose indicazioni a carattere urbanistico. Il documento fornisce il quadro di un centro essenzialmente ruotante intorno all'agricoltura e all'allevamento del bestiame (soprattutto bovini e maiali) e in cui l'attività di molitura, sia del grano che dell'olio rivestiva notevole importanza. A conferma della vocazione dell'insediamento, il 1739 un'altra fiera è concessa a Bastia dal cardinale Rezzonico. Nell'ottocento, con la perdurante attività agricola s'intrecciano fattori di modernizzazione quali l'incremento delle infrastrutture, l'avvento della ferrovia, l'installazione di attività industriali (anche se quasi sempre connesse all'agricoltura).

Negli anni 1831-32 e poi nel 1845 una serie di terremoti danneggia gravemente l'abitato e impone alcune demolizioni, tra queste quella della cosiddetta "torre civica" che viene privata (nel 1847) della campana e di due terzi della sua altezza. La calamità naturale non rallenta comunque il ritmo di crescita dell'insediamento di Bastia che guadagna in "dignità urbana". Numerose costruzioni vengono rinnovate e nel 1846 è costruito il teatro, opera di Domenico Antonelli. Nel 1850 sono censite nel Catasto Gregoriano le proprietà cittadine e il contado. Nel 1861 Bastia partecipa all'annessione dell'Umbria, al Regno d'Italia.

Da un censimento del 1871 risultano 3.489 abitanti, 624 famiglie, 581 case. All'epoca, comunque, nonostante le rilevanti modificazioni subite dall'abitato, sono

ancora individuabili nel circuito delle mura 5 porte. Le caratteristiche urbane di Bastia sono descritte, nel 1872, dal Cristofani¹⁰.

Nel '900 il centro di Bastia continua ad accrescersi e ne fa fede nel 1907 una nuova tavola di aggiornamento del Catasto Gregoriano poi unitario. Parallelamente si assiste a un massiccio incremento delle attività industriali (fornace Galletti, officine meccaniche Franchi, la fabbrica di conserve Lolli, il molino e pastificio Petrini da un molino Petrini già esistente nel 1822) mentre Bastia ripete in piccolo e senza i vincoli legali e "moralì" di un patrimonio monumentale da salvaguardare la vicenda di tutti i centri in espansione, imperniata sulla crescita industriale e la creazione delle periferie, il taglio di nuove infrastrutture e l'alterazione dei vuoti urbani con il degrado del tessuto storico minore. Ai primi del '900 i confini amministrativi comunali delimitano un territorio ancora in gran parte ineditato. L'edificazione più consistente è costituita dagli insediamenti storici di Costano e Ospedalichio. Solo con gli anni '30 si sviluppano insediamenti lungo le direttrici viarie e si realizza la circonvallazione sul tracciato del vecchio fossato.

Dopo gli anni '50 si verificano massicci fenomeni di urbanesimo, connessi ai processi di ricostruzione postbellica e ai primi segnali di industrializzazione, e alla contemporanea crisi generalizzata dell'economia agraria. In questo periodo si cominciano a percepire i primi sintomi dello sconvolgimento territoriale e così nasce la necessità di dotarsi di un piano capace di controllare e indirizzare lo sviluppo insediativo. Nel 1965 viene dato l'incarico della redazione del PRG all'Arch. Astengo che delinea fortemente le future linee di sviluppo del territorio, prevedendo lo sviluppo residenziale tra la SS 75 e la SR 147 e quello produttivo a sud della SS75 e individuando come area di sviluppo futuro la ristrutturazione di Bastiola, di Santa Lucia e la realizzazione del Villaggio XXV Aprile. Il piano Astengo ha avuto il merito di chiudere la stagione della crescita edilizia spontanea e incontrollata dando avvio ad una fase di più razionale governo del territorio, il tutto senza riuscire a dare un'immagine fisica qualificata. Il risultato infatti è una città con zone definite

¹⁰ Scrivendo nel 1872, il Cristofani fa seguire alla sua ricostruzione storica anche una Descrizione della Bastia contemporanea e, in particolare, si sofferma sulle piazze, citando tra le altre anche quella attualmente investita dal progetto di recupero: "Lapiù antica e principale delle piazze della terra era quella di S. Angelo, sul cui lato settentrionale sorgeva l'edifizio della rocca, e sul meridionale la casa del podestà, sulla cui facciata vedesi sculta in pietra l'arma di ser Vanni della Rocca, spoletano, stato quivi pretore l'anno 1496, e poco al disopra un frammento di montone, indizio della signoria di Braccio Fortebracci. Oltre questa v'è l'altra minore sul cui lato meridionale sorge la residenza del Comune, edifizio regolare e decente, cui sono annesse le scuole maschili. Sorge dirimpetto un notevole avanzo della torre medioevale del popolo, sotto di cui esisteva fin dall'anno 1588, come ivi si legge scolpito, l'archivio dei notai, e che fu demolita dopoché venne tolta nel 1847 l'antica campana a fine di rifonderla di maggior grandezza e collocarla sul nuovo campanile di Santa Croce. Ma la più frequentata e vasta è la piazza detta dell'Aggiunta per essere in quella parte della terra che col crescere degli abitanti venne di mano in mano aggiungendosi al primitivo castello. Né manca quivi un elegante teatro, edificato l'anno 1846 col disegno di Domenico Antonelli nostro conterraneo. Né è da tacere della copia e bontà dell'acqua, che quivisomministrano due pubbliche fontane. Sono prossimi alle mura due molini, l'uno da grano con quattro mole, l'altro da olio, assai frequentati."

morfologicamente ma non architettonicamente, con quartieri che devono sviluppare o acquisire il senso d'identità e sviluppare un senso di relazioni.

2.2.3.1 *L'attuale assetto insediativo*¹¹

Per semplicità di descrizione si fa di seguito riferimento a tra diverse situazioni: insediamenti prevalentemente residenziali, insediamenti prevalentemente produttivi, aree non funzionalizzate.

Gli *insediamenti prevalentemente residenziali* comprendono 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 differente configurazione morfologica: il Centro capoluogo (articolato in Centro storico e insediamento consolidato e in via di consolidamento) e le Frazioni a carattere urbano (Costano ed Ospedalichio anch'esse articolate come il Capoluogo). Il Centro storico e l'insediamento consolidato e in via di consolidamento del Centro capoluogo, dei cui caratteri e sviluppo attorno ai segni strutturanti dei fiumi e delle infrastrutture, si è già detto ai punti precedenti, pur se secondo morfologie differenti presentano problemi simili legati soprattutto ai temi della difficile 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 ed ambientali di rilievo. 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, appoggia la sua espansione 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 e ha una forte vocazione zootecnica, che prende corpo in particolare, nella presenza di allevamenti suinicoli e della relativa attività di trasformazione del prodotto.

La peculiarità del territorio di Bastia è costituita proprio dalla consistente presenza di *insediamenti produttivi*, sviluppati ad est e a ovest del Capoluogo, lungo la direttrice infrastrutturale di grande comunicazione della SS.75 che innerva il territorio e ne definisce la sua forte vocazione economica. Si tratta di insediamenti specializzati soprattutto nel settore tessile, 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 costituito dalla Fiera dell'Umbria. Le *aree non funzionalizzate* corrispondono alle aree libere ovvero dismesse o in dismissione disciplinate dal PRG vigente localizzate prevalentemente ai margini del Centro storico di Bastia; esse testimoniano la caratterizzazione produttiva nel tempo del territorio e la loro riqualificazione sotto il profilo ecologico-ambientale e morfologico-funzionale

¹¹ Le componenti strutturali insediative sono georeferenziate negli Elaborati DP.1; D.P.2a, D.P.2b; D.P.2c; D.P.3

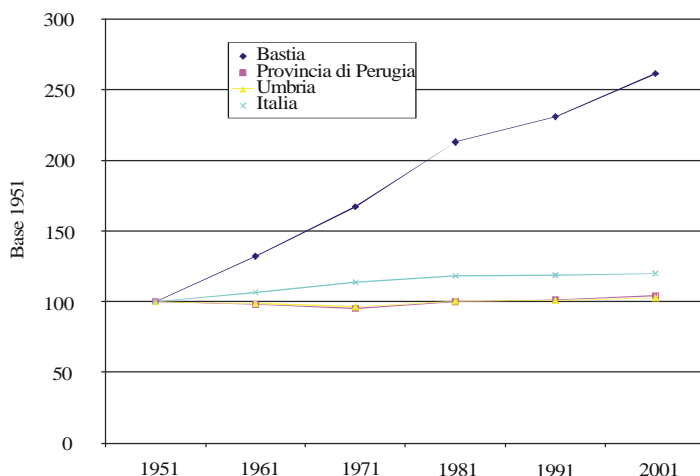
costituisce l'opportunità per la formazione di nuovi spazi e servizi pubblici e per l'introduzione di funzioni urbane caratterizzanti.

2.3 Aspetti socio-economici

2.3.1 Dinamica della popolazione residente

L'analisi delle dinamiche demografiche in atto impone una sintesi, seppur breve, dei dati storici riferiti al periodo 1951 – 2001. Fino agli anni '50 Bastia Umbra è stata caratterizzata da un processo di crescita della popolazione piuttosto veloce. Negli anni successivi si è assistito ad un progressivo aumento nel ritmo di crescita che ha portato i residenti da 7.071 unità (1951) a 20.294 (2006).

A differenza dei comuni circostanti che nel tempo hanno visto alternarsi periodi di rallentamento, di stabilizzazione e di accelerazione dell'andamento demografico, Bastia Umbra ha mantenuto costante un trend di crescita rapida e progressiva senza momenti di cedimento.



Andamento popolazione residente ai censimenti 1951-2001 (dati ISTAT)

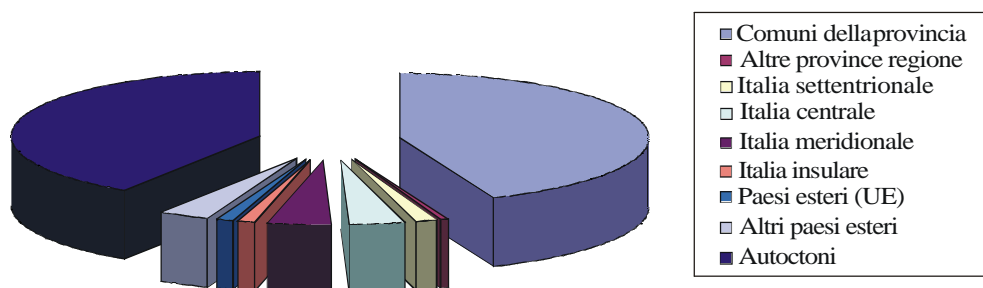
Una crescita che si riflette sulla densità abitativa che dal 1991 al 2001 raggiunge una variazione percentuale del 13,3% e al 2006 una densità pari a 734,76.

ANNO	1931	1941	1951	1961	1971	1981	1991	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
residenti	5.564	6.005	7.071	9.367	11.765	14.930	16.263		18.381	18.602	19.105	19.471	19.934	20.294
densità per kmq	201,448	217,415	256,01	339,138	425,959	540,55	588,813		673,497	681,209	691,708	704,96	721,723	734,757

Fonte: ufficio anagrafe Comune

Per analizzare la dinamica espansiva occorre considerare i flussi migratori. La dinamica espansiva ha come elemento propulsore iniziale l'esodo dalle campagne che si verifica in seguito alla crisi dell'agricoltura e alla nascita delle prime attività produttive tra gli anni '50 e '60. E' da sottolineare che al mutamento della distribuzione insediativa sul territorio non consegue uno spopolamento degli

insediamenti sparsi, in quanto Bastia richiama popolazione dai comuni contermini per la fiorente crescita del sistema produttivo.

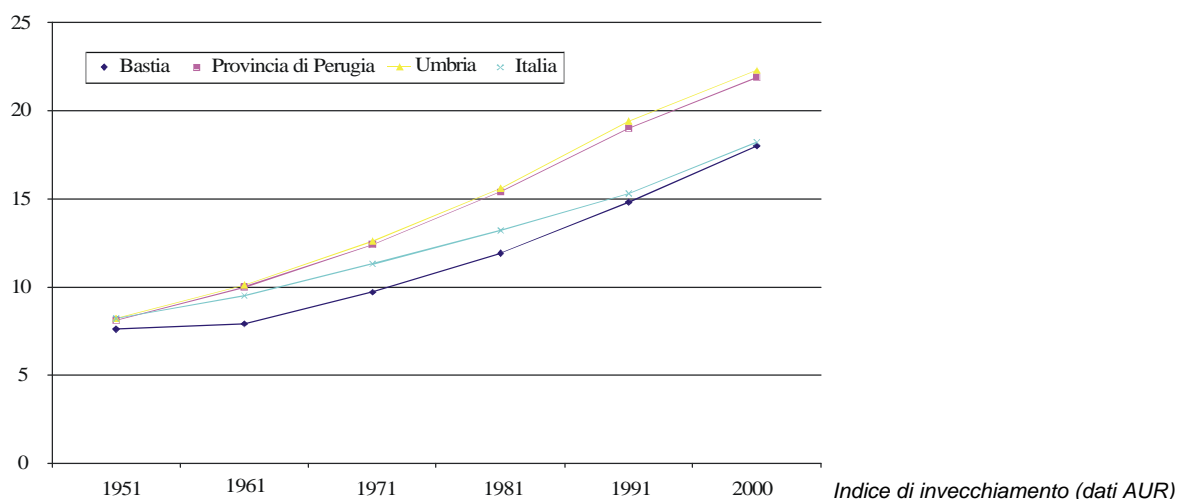


Composizione percentuale residenti per aree di provenienza (dati AUR)

Solo dopo gli anni '80 si verificano fenomeni di immigrazione da altre zone d'Italia e in modo particolare dal sud e da pochi anni anche fenomeni di immigrazione extracomunitaria. Analizzando i dati demografici risulta evidente che la maggiore concentrazione di popolazione straniera si trova al centro storico di Bastia, nella zona industriale e nell'insediamento di Costano.

Il fenomeno immigratorio incide per il 59,1%; il restante 40,8% è formato dalla popolazione autoctona. La popolazione proveniente dagli altri Comuni della Provincia è pari al 43,9%. Accorpando l'Italia meridionale alle Isole si ha un valore del 5,4% mentre il valore complessivo degli stranieri risulta pari al 4,3%.

E' legittimo concludere che la configurazione socio-economica comunale è la risultante di processi di stabilizzazione conseguenti alla forte dinamica espansiva del settore economico. I cambiamenti sono intervenuti non solo sul piano della composizione etnica, ma anche sulla struttura. Pur notando una contrazione delle fasce di età giovanile, Bastia si discosta dal dato sull'invecchiamento della popolazione relativo alla provincia di Perugia.



Per arricchire il quadro è necessario effettuare un esame della "morfologia sociale" della popolazione attraverso l'analisi della composizione delle famiglie. Emerge immediatamente una tendenza verso un aumento del numero delle famiglie (al di

sopra della media provinciale) e uno spostamento della loro composizione verso realtà numericamente più contenute.

n° famiglie (dati ISTAT)

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	Variazione percentuale dal 1951 al 2001
Bastia	1.475	2.255	3.133	4.933	5.376	6.426	335,7
Provincia di Perugia	120.515	138.077	154.202	187.960	199.317	223.095	85,1
Umbria	173.917	198.147	221.789	265.069	279.246	309.609	78,0
Italia	11.814.402	13.746.929	15.981.177	18.632.337	19.909.003	21.503.088	82,0

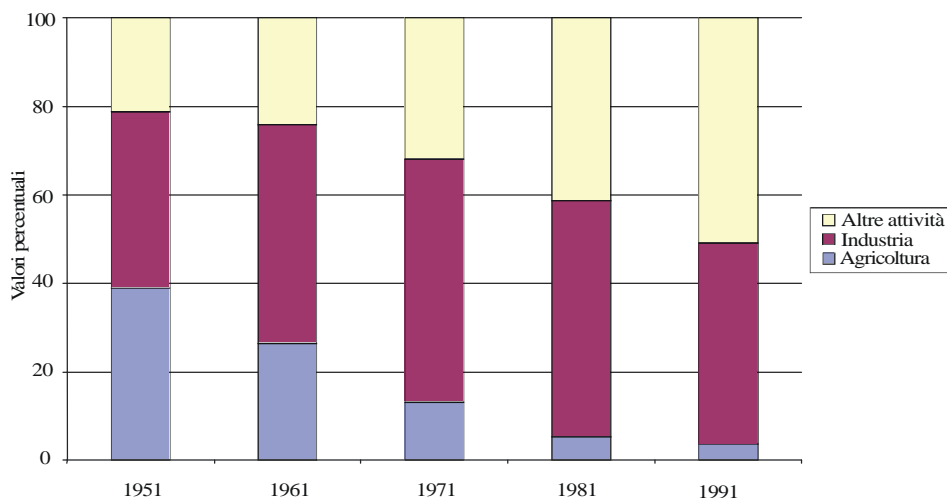
n° componenti del nucleo familiare (dati ISTAT)

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	Variazione percentuale dal 1951 al 2001
Bastia	4,8	4,1	3,8	3,0	3,0	2,8	-41,7
Provincia di Perugia	4,8	4,1	3,5	3,1	2,9	2,7	-43,8
Umbria	4,6	3,9	3,5	3,0	2,9	2,6	-43,5
Italia	4,0	3,6	3,3	3,0	2,8	2,6	-35,0

I dati mostrano come Bastia sia in linea con le trasformazioni sociali in atto. Le dinamiche demografiche evidenziano il consolidarsi di una morfologia sociale tipica delle società avanzate e connotate da caratteri metropolitani. L'orientamento che deriva dalla riduzione del numero di figli, della coabitazione con i genitori anziani e dall'aumento delle famiglie composte da singoli o coppie non genera una flessione di richiesta di alloggi quanto un'esigenza di alloggi con taglio minore.

2.3.2 Attività agricole e attività connesse, allevamento

Parallelamente alla rapida crescita degli insediamenti produttivi e al consolidamento della rete commerciale e dei servizi, dal 1951 al 1991 si assiste ad un calo della popolazione impiegata in agricoltura e al progressivo spostamento verso l'industria e i servizi.



Fonte: ISTAT

Entrando nel dettaglio, per quanto riguarda il settore agricolo, la morfologia del territorio ha da sempre influenzato lo sviluppo economico: se da un lato la morfologia pianeggiante del territorio ha consentito lo sviluppo del settore agricolo dall'altro, la presenza di cesure dovute alle infrastrutture viarie ed ai corsi d'acqua non hanno favorito la formazione di aziende di grande o media estensione. Inoltre, dal punto di vista dell'uso del suolo del territorio comunale si osserva una trasformazione dello stesso tra gli anni cinquanta ed oggi, come si rileva dalle tabelle sottostanti:

USO DEL SUOLO STORICO	MQ	% SUL TOT
INSEDIAMENTI		
EDIFICATO RURALE	770.010	2,79
EDIFICATO URBANO	595.600	2,16
INFRASTRUTTURE		
VIABILITA'	621.533	2,25
FERROVIE	88.500	0,32
AEROPORTO	144.000	0,52
CIMITERO	12.179	0,04
TIPOLOGIE D'USO		
SEMINATIVO ARBORATO	21.429.939	77,62
SEMINATIVO SEMPLICE	3.153.045	11,44
BOSCO RIPARIALE	418.366	1,52
RETICOLO IDROGRAFICO	366.827	1,33
	27.600.000	100,00

Tab. 1: Uso del suolo storico (anno1954)

USO DEL SUOLO ATTUALE	MQ	% SUL TOT
INSEDIAMENTI		
EDIFICATO RURALE	1.049.000	3,80
EDIFICATO URBANO	4.028.000	14,59
INSEDIAMENTO PRODUTTIVO	1.650.000	5,98
INFRASTRUTTURE		
VIABILITA' URBANA	1.479.000	5,36
VIABILITA' RURALE	43.900	0,16
FERROVIE	88.500	0,32
AEROPORTO	129.000	0,47
CIMITERO	11.400	0,04
DEPURATORE	20.400	0,07
TIPOLOGIE D'USO		
ARBORICOLTURA DA LEGNO	129.000	0,47
COLTIVO ABBANDONATO	263.000	0,95
OLIVETO	18.100	0,07
SEMINATIVO ARBORATO	44.700	0,16
SEMINATIVO SEMPLICE	17.350.000	62,86
VIGNETO	454.000	1,64
BOSCO RIPARIALE	475.000	1,72
RETICOLO IDROGRAFICO	367.000	1,33
	27.600.000	100,00

Tab. 2: Uso del suolo attuale

Analizzando i dati rilevati, infatti, per quanto riguarda la parte urbanizzata si nota una condizione pressoché stazionaria per la superficie adibita ad edificato rurale (circa il 3%), mentre per l'edificato urbano si rivela un incremento di circa 7 volte rispetto alla situazione riferita gli anni '50. Nelle aree prettamente agricole, invece, rispetto agli anni '50 si ha una larga diffusione della superficie destinata a seminativo semplice (63%) con la quasi scomparsa del seminativo arborato (che passa dal 77% nell'uso del suolo storico all'1% nell'uso del suolo attuale) e una timida presenza di oliveti e vigneti per una percentuale complessiva di circa il 2%.

Confrontando infine la rete viaria nelle due diverse epoche temporali si nota come l'assetto di base sia rimasto pressoché invariato: già negli anni '50 il territorio comunale era ricoperto da una fitta e capillare rete stradale. La rete attuale consta di ulteriori arterie attorno al centro urbano oltre a strade minori di quartiere, mentre nel territorio rurale si nota un troncamento dei rami nei tratti terminali adibiti negli anni '50 al raggiungimento dei campi o di proprietà private isolate.

In relazione all'attività zootecnica il Comune di Bastia Umbra, nell'ultimo ventennio, a causa della mancanza di ricambio generazionale degli operatori, ha visto ridursi drasticamente il numero di aziende operanti nel settore. Ciò nonostante il carattere intensivo dell'attività zootecnica conferisce un forte connotato industriale al sistema produttivo legato al territorio rurale come risulta evidente anche dalle caratteristiche geometrico-qualitativo delle aziende zootecniche (dimensioni e materiali dei capannoni) presenti sul territorio. In particolare, l'allevamento zootecnico, prevalentemente di suini, risulta diffuso nel territorio di Bastia; le relative aziende sono ubicate nella parte sud-ovest in prossimità della località Costano, in destra idrografica del fiume Chiascio. L'areale, comprendente numerosi allevamenti per un carico potenziale di circa 10.000 capi, si estende per una superficie di circa 200 ettari con un carico unitario di circa 50 capi/ha. Nel territorio sono anche presenti altri due allevamenti, rispettivamente di tacchini e di bovini.

La potenzialità delle aziende e le modalità di conduzione sono sintetizzate nella tabella seguente (dati fonte ARPA).

Tipologia di allevamento	Potenzialità	Cicli
Tacchini	10000	2
Suini da ingrasso	575	2
Suini da ingrasso	859	1.7
Suini da ingrasso	1110	2
Suini da ingrasso	2925	1.5
Suini da ingrasso	312	
Suini da ingrasso	982	1,7
Scrofe	125	Aperto
Scrofe	73	Aperto
Scrofe	243	Aperto
Suini leggeri	2547	

Le modalità di gestione degli allevamenti risultano diverse, in particolare per quanto riguarda la conduzione si riscontrano sia esempi di soccida sia di piena proprietà. Relativamente alla tipologia degli allevamenti presenti nel territorio gli stessi risultano prevalentemente a ciclo aperto, anche se, nel settore suinicolo, il ciclo produttivo si svolge interamente a livello locale grazie ad accordi produttivi tra gli allevatori. La commercializzazione degli animali prodotti è indirizzata sia verso il mercato locale (rifornimento a singoli macellai) che verso quello extraregionale. Inoltre, per quanto riguarda il settore suinicolo si segnala il legame con la porchetta di Costano, infatti settimanalmente gli allevamenti forniscono, senza contratti di fornitura particolari, suini per la trasformazione presso i forni locali.

Strettamente legate all'attività agricola, all'interno del territorio comunale, si rilevano cinque diverse attività di trasformazione: cantina, mangimificio, molino, torrefazione, forni per la produzione di porchetta. Tali attività di trasformazione lavorano materie prime di provenienza diversa in relazione al territorio: in particolare, l'attività della cantina non è legata a produzioni vinicole provenienti dal territorio comunale poiché i singoli appezzamenti risultano di dimensioni ridotte (circa 1800 mq) e perlopiù a conduzione familiare. Solo il 5% del prodotto lavorato dal mangimificio risulta, invece, prodotto all'interno del comune di Bastia. Per quanto riguarda i molini di cereali per il ritiro, la lavorazione e fiaccatura dei cereali, essi costituiscono un punto di riferimento per i produttori locali e per quelli dei comuni limitrofi. I cereali trasformati per il 2,5 % sono prodotti in territorio bastiolo. Le due aziende di torrefazione presenti nel territorio comunale lavorano caffè evidentemente proveniente dai territori fuori dell'unione europea, senza una relazione diretta col territorio comunale. Infine, i forni per la produzione di porchetta, che costituisce uno dei prodotti tipici del comune di Bastia, sono ubicati nella zona di Costano, questi lavorano prevalentemente suini allevati localmente. Si precisa infine che, parte delle produzioni agricolo-zootecniche del territorio sono destinate ad attività di trasformazione ubicate nei comuni limitrofi.

Un ulteriore elemento utile alla definizione del sistema produttivo legato al territorio rurale è rappresentato dalla presenza nel territorio di servizi all'agricoltura (rivenditori di macchinari per l'agricoltura, rivenditori di prodotti per l'agricoltura, organizzazione di prodotti agricoli, centro fieristico).

Caratteristiche delle attività agricole e PLV

In riferimento al territorio agricolo che, come già detto, investe circa il 60 % di quello comunale (1800 ettari), l'attività agricola bastiola attualmente beneficia di aiuti comunitari diretti, disaccoppiati dalla produzione, come previsto dalla Politica Agricola Comunitaria (PAC) Reg. CE 1782/03. Le aree agricole beneficiarie sono potenzialmente sottoposte a condizionalità (cross-compliance), cioè ad un sistema di norme e regolamenti finalizzato ad assicurare il collegamento tra i sostegni economici diretti concessi ai produttori agricoli ed il rispetto di alcuni requisiti in materia di

protezione ambientale, sanità pubblica e igiene e benessere degli animali. All'interno del territorio sono presenti inoltre superfici aziendali oggetto di impegni agroambientali previsti dal Reg CE 1257/99 (PSR per l'Umbria 2000/2006, misura 2.1.1f). Tali terreni agricoli debbono anche rispettare gli obblighi della condizionalità e del Codice di Buona Pratica Agricola (CBPA) approvato in Italia con Decreto Ministeriale del 19 Aprile 1999. (elenco). Le superfici aziendali oggetto di impegno agroambientale sono le seguenti:

190 ettari; azione A1: riduzione dell'impiego di concimi

45 ettari, azione A2: introduzione dei metodi dell'agricoltura integrata

30 ettari, azione A3: introduzione/mantenimento dei metodi dell'agricoltura biologica
circa 6 ettari, azione D1: ricostituzione di elementi paesaggistici.

Rilevante ai fini della valutazione della redditività dell'agricoltura bastiola è la determinazione del Prodotto Lordo Vendibile. Il calcolo di tale valore si basa sul fatto che la superficie coltivata è pari a Ha1620, per i quali è ragionevole ipotizzare la seguente ripartizione colturale: circa il 40% dei terreni coltivato a mais, un altro 40% a grano tenero e duro, e il restante 20% destinato a foraggiere secondo i tradizionali cicli di rotazione; le produzioni medie delle colture sopra individuate sono circa 55 q/ha per il frumento, 100 q/ha per il mais e 30 q/ha per le foraggiere. Sulla base di prezzi di mercato rilevabili dalla Camera di Commercio si determina un range di oscillazione della PLV come indicato nella tabella successiva:

	ha	prod q/ha	prod tot (q)	€q min	€q max	plv tot min €	plv tot max €
mais	648	100	64800	17,00	23,00	1.101.600,00	1.490.400,00
grano	648	55	35640	20,00	30,00	712.800,00	1.069.200,00
altro	324	30	9720	13,00	17,00	126.360,00	165.240,00
totale	1620		110160			1.940.760,00	2.724.840,00

A tale dato va aggiunto il valore dei premi derivanti dai titoli della PAC, che in media possono essere assunti pari a 300,00 /Ha, pertanto il reddito lordo agricolo ricavabile nel territorio di Bastia può oscillare entro un range che va da 1.940.760,00 - 2.724.840,00 , pari a 1.498,00-1.982,00 /Ha. Dato in linea con quello medio determinato sull'intero territorio regionale.

2.3.3 *Industria e artigianato, commercio e attività ricettive e agrituristiche*

L'urbanizzazione del territorio di Bastia Umbra dopo gli anni '50, segna anche l'avvio dell'edificazione a fini produttivi, fino al consolidamento ai giorni nostri di due solidi e riconoscibili comparti a fini produttivi a sud del capoluogo e a est di Ospedalichio.

Tra le aziende che hanno più fortemente dato impulso al settore produttivo del Comune occorre citare: la F.lli Petrini, il Pastificio Spigadoro, le Officine Meccaniche

Franchi, Il tabacchificio Giontella, il Conservificio Lolli, la Bambini, la Falaschi, la Hemmond e l'Icap, la Masvil ex Levi's Tricot, la ISA. La rilevanza che ha assunto questo settore ha necessariamente indotto alla necessità di trovare strategie per promuovere la qualificazione di queste aree e di dare impulso ai servizi alla persona e alla impresa per garantire il controllo della qualità ambientale, oltre che a razionalizzare i collegamenti e i trasporti.

Al 2006 svolgono la propria attività 665 imprese artigiane, 140 industriali.

Le imprese artigiane presenti nel Comune tendono ad oggi a caratterizzarsi in media per una dimensione piccola

Tipo azienda	numero	Aziende con più di 10 dipendenti
meccanica	150	10
tessile	124	12
edile	108	
legno	55	
grafica	22	2
agroalimentare	22	2

La caratterizzazione prevalentemente produttiva è in larga misura legata al settore tessile, meccanico e dell'arredamento. Tra queste almeno 3 sono imprese con più di 50 addetti. L'importanza di alcune aziende hanno fatto raggiungere a questi settori un grado di concentrazione e complessità tali da configurare queste aziende leader quasi come una sorta di "distretto industriale".

La mancanza per questo territorio di una vocazione per un settore specifico ha permesso anche lo sviluppo di attività imprenditoriali di tipo diverso che hanno consolidato il tessuto delle piccole aziende con un incremento sia in termini di unità locali che di addetti, operanti soprattutto nel ramo della lavorazione "conto terzi". La sempre crescente domanda di qualità condiziona gli orientamenti strategici ad una riorganizzazione delle trame insediative e alla creazione di un modello qualificato di mixité funzionale, residenza-produzione, promuovendo la vivibilità sostenibile di queste zone.

La vocazione commerciale di Bastia ha segnato sia la morfologia dell'insediamento che la sua cultura. Già dalla fine del 1500 Bastia è protagonista di grandi fiere. La dinamica delle attività commerciali del Comune di Bastia Umbra evidenzia, nel suo complesso una crescita sia del numero di imprese che degli addetti, con un incremento del commercio all'ingrosso. Nonostante la vicinanza con grandi centri commerciali gli esercizi di vicinato sembrano mantenere una notevole vitalità che indica necessariamente una dinamica di crescita e di adeguamento alle nuove esigenze del mercato.

Per quanto attiene l'attività agrituristica la vocazione del territorio è assai modesta: il territorio comunale è servito soltanto da due agriturismi a conduzione familiare per una ricettività di circa 20 posti letto. A servizio dell'attività agrituristica sono collegati circa 3 ettari di terreno adibiti a frutteti, vigneto e ortaggi. Con riferimento alla ricettività alberghiera ed extralberghiera per il comune di Bastia è stimata una permanenza media in giorni pari a 2,4 relativamente ai flussi italiani mentre è pari a 1,9 per i flussi stranieri. L'indice di utilizzazione media è pari al 39% per le strutture alberghiere e al 175% per quelle extralberghiere, infine i dati relativi al movimento turistico riportano circa 32.000 arrivi e 76.000 presenze per il movimento italiano e 5.500 arrivi e 11.000 presenze per il movimento straniero.

2.4 Le indicazioni della pianificazione sovraordinata

2.4.1 Le indicazioni del PUT, del PTCP e degli altri strumenti di settore

Il modello di programmazione, pianificazione e governo del territorio scelto dalla Regione Umbria, chiaramente esplicitato nella LR 28/95 (Norme in materia di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica), nella LR 27/2000 e nella LR 31/97, quasi interamente sostituita dalla LR 11/2005, e definito nel PUT e PTCP, si fonda sulla collaborazione interistituzionale e sulla condivisione delle scelte, richiedendo così che il processo di formazione del PRG e lo stesso strumento urbanistico siano definiti nell'ambito di un'attività di copianificazione che presuppone innanzitutto l'accoglimento e il recepimento degli indirizzi e delle indicazioni dei due strumenti di area vasta, nonché degli altri strumenti di settore.

Di seguito si riportano sinteticamente i contenuti del PUT e del PTCP che più direttamente interessano il territorio di Bastia e le sue scelte di sviluppo e pianificazione urbanistica.

Piano Urbanistico Territoriale

Principi generali e obiettivi

Il PUT persegue gli obiettivi di: favorire lo sviluppo sostenibile, elevando la competizione per lo sviluppo; rendere efficace la politica ambientale articolando ambiti specifici di tutela; difendere e valorizzare il sistema delle risorse naturali e culturali, stabilendo cautele immediatamente operanti e attenzioni di dettaglio da trasferire nel sistema di pianificazione degli enti locali; sviluppare le potenzialità del sistema delle città attraverso la cooperazione e l'integrazione; sviluppare le potenzialità dello spazio rurale. Con i necessari approfondimenti e le specificazioni, dovuti alle peculiarità del territorio di Bastia e della sua realtà socio – economica, in linea con detti obiettivi e approfondendo quelli maggiormente importanti per il

Comune di Bastia, sono stati definiti gli obiettivi del futuro PRG che si riportano nel successivo p.to 3.3.

L'ambiente

L'analisi critica delle componenti ambientali è rappresentata nel PUT da un lato dall'individuazione delle insulae ecologiche, definite in base all'effettiva presenza di copertura vegetazionale, e dall'altro attraverso la definizione e il riconoscimento degli ambiti di tutela e conservazione ambientale come parchi, zone di interesse naturalistico – ambientale e faunistico – venatorio, aree naturali protette. Bastia appartiene all'insula ecologica caratterizzata dal più basso livello di copertura vegetazionale della regione (da 0 a 25%) e il suo territorio, attraversato dai fiumi Chiasco e Tescio, evidenzia un uso del suolo caratterizzato da aree urbanizzate e da aree con campi coltivati o abbandonati. Il PUT non segnala la presenza né di aree di particolare interesse naturalistico – ambientale, né di aree di interesse faunistico – venatorio, né di zone di elevata densità floristico vegetazionale. Il PUT sottolinea, infine, che i PRG potranno ampliare gli ambiti di tutela e dovranno controllare l'impatto delle reti tecnologiche.

Lo spazio rurale

Il PUT considera lo spazio rurale come risorsa primaria da sviluppare e sostenere. Le azioni in questo ambito si articolano secondo l'individuazione di aree a fragilità insediativa, cioè carenti dal punto di vista dei servizi e delle infrastrutture, e la definizione delle possibili strategie atte a migliorarne la vivibilità ed incentivarne lo sviluppo. Nel territorio di Bastia non sono evidenziate aree a fragilità insediativa, ma viene indicato come area di particolare interesse agricolo tutto il territorio comunale, ad eccezione delle aree edificate; il PUT sottolinea che tali aree devono essere recepite nel PRG (parte strutturale) e che non possono essere modificate nella loro individuazione e destinazione salvo per la realizzazione di infrastrutture a rete o puntuali di rilevante interesse pubblico nonché per la realizzazione di opere di sistemazione idraulica. Il PUT consente, comunque, variazioni della loro individuazione purché non venga ridotta la superficie complessiva delle aree individuate dal PRG, parte strutturale. Il PRG vigente a Bastia definisce come aree di pregio le zone E1 per un'estensione di circa 1200 ettari e una percentuale pari al 43%. Tali aree risultano concentrate in maniera compatta nel quadrante sud - ovest e marginalmente nel quadrante nord - ovest attorno alla direttrice della ferrovia e dell'abitato di Ospedalichio.

Il sistema delle reti

Il PUT sostiene l'importanza del miglioramento del sistema di mobilità e della rete infrastrutturale del trasporto e delle telecomunicazioni a partire da tre distinti livelli di relazione: connessioni con la rete interregionale, nazionale ed europea; connessioni infraregionali; accessibilità, mobilità sostenibile e cablaggio nei "nodi urbani" principali della rete regionale, sedi delle funzioni strategiche per lo sviluppo sociale ed economico dell'intera comunità regionale. Bastia è attraversata dalla SS 75, indicata

dal PUT come viabilità primaria di interesse regionale, che consente i collegamenti con Perugia e con Foligno. L'altra rilevante infrastruttura che interessa il territorio di Bastia è la ferrovia (linea Foligno – Terontola) per la quale il PTCP prevede un raddoppio di binario che consentirebbe nel tratto Assisi – Perugia una riduzione dei tempi di percorrenza da 13 a 10 minuti. Bastia è anche un importante centro di interscambio regionale, soprattutto per quel che concerne le merci. Ruolo importante è attribuito alle reti telematiche, definite strumenti di sviluppo e di sostegno alle varie attività, in particolare a quelle produttive.

Il sistema produttivo

Il sistema che maggiormente caratterizza il territorio di Bastia è quello produttivo. Il PUT definisce l'ambito a cui Bastia appartiene, di concentrazione delle attività produttive, nel quale gli insediamenti evidenziano un alto grado di saturazione; per tale ambito sono utili processi di riqualificazione ambientale, riordino urbanistico e adeguamento delle dotazioni infrastrutturali.

Rischio territoriale e ambientale

Il PUT definisce gli ambiti con acquiferi di rilevante interesse regionale in cui sono ricompresi quelli a vulnerabilità accertata e i punti di approvvigionamento idrico potabile. Nel territorio di Bastia sono presenti acquiferi a vulnerabilità accertata (estremamente elevata e elevata) e numerosi pozzi di approvvigionamento idrico utilizzati; tali ambiti sono definiti e disciplinati dal PTCP, tenuto conto della normativa vigente e della pianificazione regionale di settore. Non sono presenti nel territorio di Bastia zone con vincolo idrogeologico, ma in base alla lettura dei rischi presenti nel territorio (geologico e idrogeologico, fasce di rispetto dei corsi d'acqua, sismico) e dei rischi relativi al tipo di inquinamento (dei corpi idrici, elettromagnetico, luminoso, immissione in atmosfera ed acustico), è demandata all'ente locale la stesura di piani comunali e/o intercomunali di emergenza, specificando l'organizzazione territoriale della protezione civile. In particolare si dovranno precisare le tipologie di rischio, individuando le aree attrezzate e le infrastrutture destinate alla sicurezza e al soccorso della popolazione, gli edifici con valore strategico ai fini dell'articolazione dei soccorsi e le aree di emergenza sulla base dei rischi e della densità demografica.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Principi generali e obiettivi

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è il principale strumento di governo del territorio di area vasta per l'ambito di Bastia, il cui scopo è orientare le scelte e indicare una proposta complessiva di assetto del territorio che riguarda il sistema delle reti infrastrutturali, il sistema ambientale e le sue diverse articolazioni e il sistema insediativo, fissando gli indirizzi per lo sviluppo degli ambiti residenziali e delle aree produttive.

Il PTCP considera il territorio di Bastia parte dell'ambito della concentrazione controllata, cioè dell'area che comprende Perugia e va da Magione fino ad Assisi

lungo la SS.75bis; si tratta di un ambito a forte densità residenziale, caratterizzato da addensamenti artigianali, industriali, commerciali e direzionali, che esprimono una ulteriore capacità di attrazione tale da aggravare il livello critico già raggiunto dal sistema infrastrutturale. Il tema della infrastrutturazione viaria e dell'organizzazione della mobilità assume nel PTCP un ruolo prioritario: l'assetto viario proposto prevede una viabilità regionale di distribuzione dei traffici di attraversamento su un sistema anziché la loro concentrazione su un percorso e l'adeguamento della rete esistente anziché la realizzazione di nuove strade. A tal fine il PTCP individua una viabilità di alleggerimento della concentrazione insediativa per la quale viene previsto un adeguamento che consente di distribuire i flussi di traffico che gravitano nelle arterie più pesantemente, tra le quali la S.S. 75bis. Obiettivo primario individuato dal PTCP per il Comune di Bastia, è dunque, la creazione di una viabilità di alleggerimento accompagnata da politiche di regolamentazione modale che consentano di migliorare le condizioni di accessibilità al Comune di Bastia; nonché la promozione di processi di rilocalizzazione insediativa, in particolare per quel che riguarda il produttivo, settore trainante per questo territorio. Il PTCP denuncia, inoltre, il problema della scarsa infrastrutturazione ferroviaria umbra, in particolare per le aree della massima concentrazione insediativa: nel progetto di riordino di tale sistema Bastia è interessata dalla realizzazione di un tratto della linea del servizio ferroviario regionale di collegamento con l'alta velocità e di supporto alla riorganizzazione nel sistema della concentrazione insediativa; nel Comune di Bastia sono previste due fermate di tale linea.

La copianificazione e la sussidiarietà

Il perseguimento degli obiettivi del PTCP è previsto attraverso l'attivazione di processi di copianificazione e sussidiarietà. La copianificazione viene configurata in riferimento allo strumento provinciale non strutturato su norme vincolistiche, ma su indirizzi ed indicazioni che il piano comunale dovrà recepire e sviluppare in una continua verifica con la programmazione e con la pianificazione della provincia e degli altri comuni. Il PTCP individua gli ambiti di copianificazione tra comuni; Bastia appartiene ad un'unità di copianificazione con i Comuni di Assisi, Bettona, Cannara, Spello, Torgiano e Valfabbrica. In ogni caso, l'ambito della concentrazione controllata di cui Bastia è parte integrante e che comprende anche buona parte di Perugia, Corciano, Magione, Torgiano e Assisi, necessita di interventi che devono essere copianificati tra i comuni che vi appartengono; tali considerazioni fanno ritenere utili forme di collaborazione tra gli enti competenti dei territori sopracitati, allungando verso ovest, fino al lago Trasimeno l'ambito di copianificazione individuato dal PTCP.

Indicazioni generali per la stesura dei PRG

Il Comune di Bastia, secondo la suddivisione in classi di tendenza insediativa proposta dal PTCP appartiene, come detto, alla "classe della concentrazione". In riferimento alla tecnica di redazione dei PRG, il PTCP individua tre questioni tematiche per le quali fornisce degli indirizzi: il meccanismo attuativo, la definizione degli indici di edificabilità, il controllo delle destinazioni d'uso delle aree urbane e

extraurbane. Sottolinea, in primo luogo, che l'articolazione del PRG in parte strutturale e operativa deve consentire di dare una effettiva soluzione al problema dell'attuazione delle previsioni di piano. Il PTCP definisce, poi, gli indici massimi di edificabilità che sono (per i comuni appartenenti alla classe della concentrazione): indice di utilizzazione territoriale massimo (U_t) pari a 3.500 mq/ha nelle trasformazioni più intensive e indice di utilizzazione fondiaria massimo (U_f) pari a 1 mq/mq. Per quel che riguarda la definizione delle destinazioni d'uso e degli usi compatibili proposta dal PTCP assume particolare importanza per Bastia favorire l'integrazione funzionale tra residenza, terziario e attività produttive secondo regole generali che assegnino alla residenza un minimo del 40% della superficie realizzabile e al terziario un minimo del 25%. Il PTCP definisce, inoltre, i criteri per il dimensionamento dei vari settori: residenziale, produttivo e dei servizi. Per quanto riguarda le soglie di riferimento per la crescita del patrimonio edilizio (dimensionamento del PRG) per Bastia (classe della concentrazione), l'incremento massimo per la residenza è stabilito al 10% dell'esistente e per le attività produttive al 10% delle aree esistenti, purché realizzate almeno all'80%, con l'indicazione di utilizzare prioritariamente le aree residue; per la quantificazione dei servizi di quartiere e urbani il PRG deve confermare i minimi previsti dalla LR 27/2000 e, nei casi di attuazione indiretta, acquisiti per cessione gratuita all'interno dei perimetri dei piani attuativi. Il PTCP definisce, infine, i requisiti di sostenibilità che devono essere soddisfatti nelle trasformazioni urbanistiche dei nuovi complessi insediativi: concentrazione e integrazione degli insediamenti, permeabilità dei suoli urbani e verde privato ecologico.

Indirizzi per la pianificazione paesaggistica

L'approfondita ed articolata lettura degli aspetti ambientali e paesaggistici si basa sulla suddivisione territoriale in Unità di paesaggio, cioè in unità elementari della struttura paesaggistica provinciale che presentano caratteristiche intrinseche ambientali e d'uso (funzioni antropiche) diverse e distinguibili. Ogni unità appartiene ad uno dei sistemi paesaggistici individuati: pianura e valle, collina, alta collina e montagna. Per ogni sistema è stato redatto un quadro di riferimento contenente alcuni indirizzi generali ed in particolare si è analizzato l'aspetto qualitativo di ogni singolo paesaggio, riportandolo, con una semplificazione metodologica, a tre tipi di dinamiche: paesaggio in trasformazione, in evoluzione ed in conservazione. A questa suddivisione corrispondono ulteriori specifici indirizzi: di qualificazione, di valorizzazione e di controllo. Il territorio di Bastia appartiene unicamente all'Unità di paesaggio Valle Umbra ed è considerato paesaggio di pianura e di valle in alta trasformazione; per tale ambito, che ha subito rilevanti trasformazioni paesaggistiche sia in termini quantitativi che in termini qualitativi, sono indicati indirizzi di qualificazione che prevedono modalità di intervento per le trasformazioni dei segni del paesaggio che garantiscano qualità formale e ambientali dei luoghi e un'interpretazione o una nuova immagine (coerente con il contesto in cui si inserisce) delle preesistenze residuali.

Gli altri strumenti di settore

Un'altro strumento di pianificazione che ha effetti sulle previsioni per il territorio di Bastia e con il quale occorrerà confrontarsi durante il processo di formazione del PRG è il PAI Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico per il Bacino del Fiume Tevere. Il PAI è redatto ai sensi e per gli effetti della L 183/1989 (Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo) e del DL 180/1998 e contiene in particolare l'individuazione e la perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico. Il PAI si configura come stralcio funzionale del Piano di bacino che rimane lo strumento generale ed organico dell'azione di pianificazione e programmazione delle azioni e delle norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato. Il Comune di Bastia Umbra è attraversato dal corso d'acqua del Chiascio, che risulta un sottobacino del Tevere, per il quale sono state individuate fasce fluviali e zone a rischio con diversa pericolosità idraulica. L'individuazione e perimetrazione delle aree a rischio, nonché le relative norme d'uso del territorio incidono direttamente e/o indirettamente sulla stessa pianificazione urbanistica. Le perimetrazioni delle aree a rischio necessitano, inoltre, di un aggiornamento dinamico in relazione alla realizzazione delle opere di messa in sicurezza, ai mutamenti idrogeologici del territorio e/o alle nuove acquisibili conoscenze. L'adeguamento del PRG al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico risulta, dunque, fondamentale per le finalità che si prefigge di raggiungere il PAI stesso, quali:

- la protezione ed il recupero della naturale dinamica fluviale compatibilmente con quanto ai punti successivi;
- la tutela della popolazione e la difesa dei centri abitati, degli insediamenti produttivi, delle infrastrutture e dei beni di particolare pregio, soggetti ad un livello di pericolo idraulico non compatibile;
- la prevenzione del rischio idraulico.

E' infine utile segnalare che all'interno delle politiche ambientali europee volte alla costituzione e conservazione di una struttura spaziale coerente ovvero della rete ecologica e supportate da progetti a livello nazionale, regionale e locale, la Regione Umbria interviene con l'azione promossa dal progetto RERU (Rete Ecologica Regionale Umbra). L'obiettivo principale di tale progetto è realizzare una rete ecologica multifunzionale a scala regionale per integrare gli aspetti dell'assetto ecosistemico nei processi delle trasformazioni dei suoli e nelle attività di gestione del territorio umbro.

La Rete Ecologica Regionale, come richiesto dalle strategie comunitarie, è un sistema interconnesso di habitat, di elementi paesistici e di unità territoriali di tutela ambientale finalizzato alla salvaguardia ed al mantenimento della biodiversità; essa

ricopre diverse funzioni di importanza strategica per la tutela ambientale e per la qualità della vita, funzioni che spaziano dalla conservazione della natura all'offerta di spazi più spiccatamente diretti alla fruizione umana.

Nel territorio del comune di Bastia la RERU individua le aree di habitat così definite:

- Frammenti: aree di habitat di estensione inferiore alla soglia critica, reciprocamente non connesse e non collegate alle unità regionali di coesione ecologica, ma circondate da una fascia di matrice;
- Corridoi e Pietre di guado: aree di habitat di estensione inferiore alla soglia critica ma reciprocamente connesse e relativa fascia di permeabilità ecologica in forma lineare o areale collegate con le Unità Regionali di Connessione Ecologica.

In particolare, la presenza di barriere antropiche determina lo sviluppo di Frammenti, piccole aree di habitat, circondati da una zona definita di connettività, di ridotte dimensioni e poco diffuse, situate, per lo più, nella zona nord del comune.

Nella zona circostante i fiumi Chiascio e Tescio si evidenziano habitat definiti Corridoi e pietre di guado, cioè habitat reciprocamente connessi circondati da zone di connettività. Sono, invece ormai ridotte in gran parte le connessioni ecologiche relative al bacino idrografico minore rappresentato da Cagnole e Cagnolette ad oggi in parte intubate.

2.5 Lo stato della pianificazione comunale

Il PRG vigente è stato approvato nell'ottobre del 2001, dopo un periodo di formazione alquanto lungo: l'adozione è infatti del 1996. Nonostante la data piuttosto recente, esso è stato adottato e approvato non ai sensi della LR 31/1997, ma ai sensi della normativa previgente. Si tratta quindi di un piano regolatore non distinto in parte strutturale ed operativa, frutto di un unico procedimento amministrativo. Lo strumento è parzialmente allineato con le previsioni del PUT e del PTCP; esso, rispetto al PTCP, non è adeguato, alle normative di ambito tutelato ex DLgs. 42/2004. Sono state invece recentemente adottate delle varianti al PRG in adeguamento alla legislazione regionale sotto il profilo acustico, e alla normativa dettata dal Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere.

Il PRG è articolato secondo zone territoriali omogenee ex DM 1444/1968, seppur con delle variazioni (Verde privato, aree C/0, Zone CAI), alcune delle quali molto significative: Zone di Ristrutturazione, per esempio, in cui sono previste operazioni importanti di ristrutturazione urbanistica. Le zone sono connesse dalla previsione di una rete viaria molto importante, slegata però (sotto il profilo attuativo e dunque finanziario), dalle aree di più ampia ed intensa trasformazione urbanistica ed edilizia sottoposte a meccanismi di attuazione più complessa. Ciò ha contribuito da un lato, a saturare o quasi le previsioni edificatorie di più facile attuabilità soprattutto nella città consolidata, dall'altra a far passare in secondo piano l'infrastrutturazione pubblica della città, avendo l'amministrazione notevoli difficoltà finanziarie per realizzare tutte le opere previste dal PRG. Per questo è stato necessario, in più di un'occasione,

ricorrere a varianti al PRG, in modo da riconfigurare i perimetri di intervento e chiedere così all'attuatore anche qualche onere extra-standard. Lo stesso problema di congruenza tra previsione ed attuazione è presente anche per gli standard di PRG, siano essi parcheggi e verde, ovvero zone o attrezzature per attività collettive (scuole, mercati coperti, etc.).

In una rapidissima sintesi di bilancio urbanistico, si può dire che le zone B (città consolidata, in via di consolidamento, insediamenti lineari, il cui patrimonio edilizio è costituito per il 90% da edilizia residenziale di due piani fuori terra), sono sature, poiché attuate nell'ordine del 90%; ciò con circa 250 permessi di costruire e 250 DIA rilasciati per anno, con una modesta incidenza della domanda di sostituzione. Il settore urbanistico è da ultimo impegnato su circa 45 piani attuativi, la maggior parte dei quali è basata sul recupero di annessi agricoli, la rimanente parte riguarda piani di lottizzazione e piani di iniziativa mista in variante al PRG. Le aree libere disciplinate dal PRG rimaste inattuate (escluse dunque le aree dimesse od in via di dismissione), sono solo due, per un totale di ca. 50.000 mc.

Considerazione specifica merita la mancata attuazione delle previsioni di piano riguardo alle aree dimesse ed in particolare dell'area del tabacchificio Giontella, dell'area Franchi, dell'area della cosiddetta Piazza del Mercato, compresa l'area del mattatoio comunale, dell'area Petriani, dello stabilimento Angelini in via Roma.

L'area del tabacchificio Giontella, di un unico proprietario, è già dotata di un piano attuativo: l'amministrazione può concertare miglioramenti architettonici ed infrastrutturali all'interno di un quadro giuridico e finanziario già fissato e quindi piuttosto rigido, modificabile solo con una variazione del PRG vigente.

L'area "Franchi" inquadrabile come area industriale in via di dismissione, in quanto l'attività di carpenteria metallica è ancora presente, è interessata da una intesa con l'amministrazione, sottoscritta dalla proprietà nel 2005 per avviare la rilocalizzazione della propria attività in Loc. Ospedalichio e la contemporanea riqualificazione dell'area industriale tramite un Piano Attuativo di Iniziativa Mista da promuovere con l'amministrazione. Nel marzo 2007 la nuova proprietà ha presentato all'amministrazione una prima proposta di riqualificazione dell'area urbana. Nello stesso tempo la proprietà Franchi ha intrapreso il procedimento ex DPR 447/98 (SUAP), per la localizzazione del nuovo impianto in Loc. Ospedalichio, in armonia con quanto siglato nel luglio 2005. Anche in questo caso, come precedentemente accennato, sarà eventualmente necessario andare in variante al PRG in vigore per ricalibrare il mix funzionale, assicurare l'equilibrio tra edificazione privata ed infrastrutturazione (strade, attrezzature, spazi pubblici) e risolvere il problema della marginatura rispetto al Parco dei fiumi Chiascio e Tescio.

L'area della cosiddetta "Piazza del Mercato" (Zona di Ristrutturazione urbanistica- R6 secondo il PRG vigente) comprende alcuni immobili dimessi tra i quali il vecchio

mattatoio comunale. La proprietà è in questo caso frammentata (comprende anche proprietà comunali) e il progetto di sistemazione è stato interrotto alle prime battute per problemi legati alla mancata convergenza di interessi tra le proprietà.

La grande area dello stabilimento Petrini è in parte interessata da attività. Stessa situazione (fatte le debite proporzioni), riguarda lo stabilimento Angelini, in Via Roma. In ambedue i casi le attività si svolgono in contesti che fanno difficoltà ad assorbirne le ricadute urbanistiche e ambientali; per essi dunque è necessario iniziare un'eventuale operazione di ristrutturazione urbanistica con eventuale rilocalizzazione delle attività nel territorio bastiolo.

Non bisogna infine sottostimare la potenzialità dirompente determinata dal ricorso alla procedura di cui al DPR 447/98 (SUAP). Tale procedimento, data l'alta concentrazione di imprese operanti sul territorio, ed altre attratte dal territorio, tende a porsi quasi come una procedura automatica di cui l'Amministrazione non riesce ad avere un adeguato controllo (finora ne sono stati attivati 13 di cui 6 conclusi).

2.6 Problemi e questioni

L'elaborazione del quadro conoscitivo e la costruzione del bilancio urbanistico consentono di esprimere una articolata valutazione dello stato del territorio in riferimento alle diverse componenti che lo costituiscono, considerate come appartenenti a Sistemi nei quali esse prendono corpo e significato. In altri termini è possibile ed utile evidenziare problemi, degradi, criticità e rischi, ma anche risorse ed opportunità che caratterizzano le componenti strutturali del territorio; ciò eventualmente richiamando le dinamiche e le tendenze di uso e trasformazione cui tali componenti sono sottoposte, anche in riferimento a fenomeni di carattere economico, sociale, produttivo, etc.

Nei punti che seguono sono individuati, in relazione a ciascuno dei tre Sistemi (paesaggistico-ambientale; della mobilità delle reti e degli impianti tecnologici; insediativo), i principali problemi presi in considerazione, la cui soluzione sarà ricercata, insieme alla messa in valore delle risorse e delle opportunità, nella attivazione delle azioni di cui ai punti successivi della presente Relazione.

2.6.1 *Problemi del Sistema paesaggistico-ambientale*¹²

I problemi e le questioni individuati sono stati raggruppati in tre famiglie: problemi di origine naturale, problemi di origine antropica, questioni legate alla mancata valorizzazione delle risorse naturali ed antropiche. Ciò ha consentito di distinguere ciò che, dipendendo da dati naturali, può essere al più mitigato laddove non ci si debba limitare ad una presa d'atto, da ciò che, dipendendo da comportamenti antropici, può essere, eventualmente nel tempo e con gradualità, non solo non aggravato ma definitivamente risolto; è stato così possibile inoltre fare una sorta di inventario di quanto, allo stato, costituisce, almeno potenzialmente, risorsa.

Costituiscono *problemi di origine naturale* la presenza di aree esondabili e la pericolosità sismica locale. La questione delle aree esondabili è legata alle dinamiche fluviali che caratterizzano sia le due aste principali (Fiume Chiascio e Torrente Tescio) che il reticolo idrografico minore. L'asta del Chiascio è stato oggetto di uno studio P.A.I. (Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico) redatto dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere che individua delle fasce fluviali e delle zone di rischio. In particolare sono evidenziate aree a rischio idrogeologico R4, R3 ed R2 le quali necessitano interventi di salvaguardia e protezione. Ruolo fondamentale per la messa in sicurezza di tali zone risultano le aree esondabili che devono garantire la protezione dalle piene e il libero deflusso della piena di riferimento; consentire la libera divagazione dell'alveo inciso assecondando la naturalità delle dinamiche fluviali; garantire la tutela ed il recupero delle componenti naturali dell'alveo funzionali al contenimento di fenomeni di dissesto (vegetazione ripariale, morfologia). Il Tescio è caratterizzato da un ampio alveo fluviale con sponde che risultano in molti tratti potenzialmente instabili a causa dell'azione erosiva della corrente idrica che risulta molto intensa nei periodi di piena per cui dovranno essere intraprese azioni volte a garantire la tutela ed il recupero delle componenti naturali dell'alveo funzionali al contenimento di fenomeni di dissesto (vegetazione ripariale, morfologia).

Tra i rischi di origine naturale si evidenzia che il territorio comunale di Bastia Umbra ai fini della prevenzione del rischio sismico ricade nel livello 1 (comuni a sismicità elevata - art. 50 della L.R. 27/2000). Dopo il sisma del settembre 1997 la Regione Umbria ha finanziato studi di Microzonazione Sismica Speditiva finalizzati alla

¹² Nell'Elaborato grafico D.P.2a, dedicato alla georeferenziazione dei problemi relativi al **Sistema Paesaggistico-ambientale**, l'elenco dei problemi presi in considerazione (v. Legenda) è il seguente: *Problemi di origine naturale*: pericolosità sismica locale, aree esondabili; *di origine antropica*, corsi d'acqua con problemi di inquinamento, vulnerabilità degli acquiferi molto elevata, reticolo idrografico minore-intubamento, inquinamento atmosferico, inquinamento elettromagnetico, inquinamento acustico, detrattori del paesaggio generati da urbanizzazione di scarsa qualità, detrattori del paesaggio generati da impianti produttivi agricoli di scarsa qualità, detrattori del paesaggio generati da attività estrattiva estinta o in atto, aree a rischio di compromissione insediativa, manufatti produttivi esistenti in disuso (silos); *Questioni legate alla mancata valorizzazione delle risorse naturali e d'antropiche* Sistema dei fiumi Chiascio e Tescio, Sistema dei corsi d'acqua minori (Cagnola e cagnoletta); scarsa valorizzazione dei sistemi agricoli ad alto valore naturale.

ricostruzione. Tali studi hanno individuato delle aree nel territorio di Bastia a maggior rischio sismico dove è stato evidenziato un effetto di amplificazione di sito definito da un Fattore di amplificazione di sito $Fa > 1$. In queste aree si stima una amplificazione delle onde sismiche rispetto al territorio circostante dovuto a cause prevalentemente legate alle condizioni geologiche locali. Rientrano tra i problemi di origine antropica quelli determinati dall'azione dell'uomo sul sistema naturale dipendenti dall'urbanizzazione, da forme di inquinamento, in atto ovvero potenziali, dalla presenza di detrattori del paesaggio. Il sistema naturale comunale coincide esclusivamente con il sistema fluviale caratterizzato dal fiume Chiascio, Tescio e da altri corsi d'acqua minori, (fosso Cagnola e cagnoletta). Al sistema fluviale si associa automaticamente l'annessa vegetazione ripariale, che rappresenta il naturale proseguimento di tutto il sistema. Nelle zone più urbanizzate del comune la vegetazione lungo i corsi d'acqua si dirada fin quasi a scomparire all'interno dei centri abitati. Questo ha costretto negli anni i fiumi all'interno del proprio letto creando situazioni di criticità in periodo di piena. Questo aspetto non andrà sicuramente trascurato in fase di programmazione in cui andrà preservata una fascia di rispetto più ampia. Per quanto riguarda i due corsi d'acqua minori anch'essi presentano una certa vegetazione ripariale più o meno ampia a seconda dei tratti. In alcuni tratti in corrispondenza di zone urbanizzate tali corsi d'acqua sono intubati, in corrispondenza dei quali la vegetazione ripariale non è presente. In una successiva fase di programmazione occorre preservare tale vegetazione magari creando fasce di rispetto più ampie rispetto a quelle attuali.

Il grado di inquinamento dei corsi d'acqua presenti nel territorio di Bastia si ricava dai risultati delle elaborazioni dall'ARPA Umbria per la definizione dello stato di qualità ambientale dei corpi idrici sotterranei e superficiali ai sensi del D.Lgs. 152/99. L'attribuzione dello stato di qualità ambientale risulta dalla sintesi delle criticità qualitative e quantitative della risorsa idrica, sia indotte da impatto antropico sia legate a cause naturali. Lo stato di qualità ambientale dell'acquifero freatico della Valle Umbra Nord, ai sensi del D.Lgs. 152/99, è caratterizzato da un significativo impatto antropico sia di tipo quantitativo che qualitativo, che ha portato da una parte ad un evidente disequilibrio della falda (Classe C), dall'altra ad una diffusa compromissione delle caratteristiche idrochimiche delle acque per contaminazione principalmente ad opera dei nitrati e di alcuni microinquinanti (Classe 4). La contaminazione è particolarmente evidente in destra del fiume Chiascio. Conseguentemente a tutta l'area sede dell'acquifero viene assegnato uno Stato di Qualità Ambientale Scadente ai sensi del D.Lgs. 152/99.

Per quanto riguarda la classificazione dello stato di qualità ambientale del fiume Chiascio, come previsto dal D.Lgs. 152/99, sono stati presi in considerazione i risultati analitici di tre stazioni di monitoraggio di cui la prima posizionata a valle della diga di Valfabbrica, la seconda a monte della confluenza con il fiume Topino e la terza a monte della confluenza con il fiume Tevere. Tutto il tratto monitorato viene

classificato con uno stato di qualità ambientale sufficiente. Al riguardo comunque si evince che le caratteristiche qualitative peggiorano gradualmente a valle del tratto monitorato con i parametri azoto ammoniacale e fosforo totale che subiscono un sensibile peggioramento.

Con riferimento al problema della Vulnerabilità degli acquiferi si segnala, come già considerato dai piani sovraordinati, che il territorio del comune di Bastia ospita il più importante acquifero di tipo alluvionale della Regione; tale area è stata fatta 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. Per quanto riguarda il reticolo idrografico minore si evidenzia che alcuni tratti di tale reticolo idrografico sono stati oggetto di intubamento, attraversamenti inadeguati etc. per cui, vista l'enorme importanza che riveste il reticolo al fine dello smaltimento delle acque superficiali, esso dovrà essere salvaguardato al fine di garantire il buon regime delle acque e ridurre le locali condizioni di rischio.

Per valutare il grado di inquinamento atmosferico¹³ si è fatto riferimento alla Relazione sullo stato dell'Ambiente Umbria 2004. Il carico inquinante nel Comune di Bastia risulta pari a:

CO₂: compreso tra 50000-150000 t/a;

CO: compreso tra 1000-5000 t/a;

NO_X: compreso tra 100-500 t/a;

NH₃: compreso tra 100-300 t/a;

COV: compreso tra 500-1000 t/a;

SO_X: compreso tra 10-100 t/a;

CH₄: compreso tra 3000-6000 t/a.

Livelli emissioni , CO, NO_X, NH₃, COV, SO_X, CH₄

Nell'area oggetto di studio sulla base dei quantitativi delle emissioni rilevate sono presenti importanti fonti d'emissione. Le fonti più significative sono rappresentate dall'arteria stradale SS. 75 e dalla linea ferroviaria Terontola-Foligno. Anche per l'area industriale sono presenti attività con una significativa emissione in gas.

Altra problematica di origine antropica relativa alle forme di inquinamento è legata al sistema rurale basato su colture di carattere intensivo e aziende zootecniche (stalle)

¹³ Nell'area comunale di Bastia è presente una stazione di rilevamento fissa dove sono rilevate le concentrazioni di Biossido di Zolfo (SO₂), Ossidi di Azoto (NO e NO₂), Monossido di Carbonio (CO), Ozono (O₃), Particolato Totale Sospeso (PTS), Frazione Respirabile del Particolato Sospeso (PM₁₀) , Metalli Pesanti (Pb, Cd, Cr, Ni,) e Benzene. Nell'area comunale non è invece presente una stazione di misura con mezzi mobili per il rilevamento della concentrazione Particolato sospeso (Pm 10).

di tipo industriale non più ubicate e sviluppate attorno alla casa rurale tipica umbra. Parte integrante del sistema rurale bastiolo è, infatti, la presenza di numerosi allevamenti zootecnici per lo più adibiti all'allevamento di suini, ubicati nella parte sud del territorio comunale in destra idrografica del fiume Chiascio. Questa parte comprendente numerosi allevamenti per un carico potenziale di circa 10.000 capi e si estende per una superficie di circa 200 ettari, con un carico unitario di circa 50 capi a ettaro. Tale aspetto potrebbe costituire una criticità ambientale relativamente al suolo, sottosuolo, ai corpi idrici ed all'aria. Dal momento che le aziende non effettuano lo spandimento dei liquami sui terreni agricoli, l'inquinamento del suolo si potrà verificare solo in seguito a cause accidentali o situazioni di non corretta gestione dei reflui; peraltro è presente, specie in alcune stagioni, il rischio del ristagno nell'aria di effluvi maleodoranti. Inoltre, altro elemento critico imputabile alla tipologia di attività è sicuramente da ricondurre all'inserimento paesaggistico dei manufatti accessori alle aziende stesse, oltre ai capannoni sviluppati longitudinalmente con lunghezza importanti, si menzionano anche i silos adibiti allo stoccaggio facilmente visibili per lo sviluppo in verticale, spesso realizzati in materiale plastico con colorazioni poco armoniche col resto del contesto.

I *destrattori del paesaggio* presenti nel territorio di Bastia sono stati individuati in tre principali situazioni: la urbanizzazione di scarsa qualità; i manufatti e gli impianti produttivi di scarsa qualità architettonica, le cave. In particolare le cave dismesse ubicate nella zona meridionale del territorio comunale (Costano) sono il risultato di attività estrattive passate che non sono state recuperate dal punto di vista ambientale per cui risultano non compatibili con l'ambiente paesaggistico circostante e possono considerarsi come potenziali ingestori di inquinamento e che dunque necessitano, in maniera prioritaria, di un recupero ambientale finalizzato appunto al restauro paesaggistico nonché alla riduzione del rischio di inquinamento.

Infine, tra i problemi, si segnalano le questioni legate alla *mancata valorizzazione di alcune risorse naturali ed antropiche*; si tratta in particolare dell'insieme di risorse naturali costituito dal sistema dei fiumi Chiascio e Tescio e dal sistema dei corsi d'acqua minori (fosso Cagnola e cagnoletta), nonché dall'insieme delle aree agricole ad est e ad ovest del Capoluogo e dal patrimonio edilizio rurale in disuso. Per la valorizzazione di tali risorse, molta importanza avrà l'azione congiunta delle previsioni di piano e delle politiche di sostegno, in parte già presenti nel panorama delle iniziative regionali e comunitarie ed in parte da individuare.

2.6.2 *Problemi del Sistema della mobilità*¹⁴

E' utile distinguere i problemi che rivestono carattere di generalità in quanto riguardano il territorio comunale nel suo complesso, dai problemi specifici che si presentano in punti e luoghi precisi riguardanti elementi della rete viaria e delle relative dotazioni. In effetti mentre per risolvere i problemi generali occorre mettere mano a politiche ed interventi diffusi, per i problemi specifici occorre dar luogo a soluzioni ed interventi mirati e precisamente localizzati. Ciò non vuol dire che i problemi generali siano automaticamente i più rilevanti e dunque da affrontare prioritariamente, dal momento che spesso assumono queste caratteristiche alcuni problemi specifici, in relazione agli effetti negativi che la loro mancata soluzione riverbera su gran parte della città e dei cittadini.

Rientrano tra i *problemi generali*:

- la congestione di consistenti tratti della rete viaria conseguente alla sovrapposizione di traffico locale e di traffico di attraversamento;
- la congestione in corrispondenza dei nodi: la presenza di impianti semaforici, spesso non sincronizzati, costituisce un elemento di forte rigidità nel modello circolatorio attuale, costringendo peraltro i veicoli ad un moto di stop and go con conseguente formazione di code e basso livello di efficienza;
- l'insufficiente dotazione di parcheggi pubblici per la sosta dei residenti, soprattutto in prossimità del centro storico e nella città consolidata;
- la limitata realizzazione di una rete ciclopedonale avente come fulcro l'anello del centro storico e strutturata con percorsi a raggiera per collegare le diverse parti dell'insediamento; il superamento degli ostacoli dovuti alle preesistenze e la necessità di garantire comfort agli utenti deboli, rappresenta una delle maggiori difficoltà per il completamento.

Costituiscono *problemi specifici*:

- l'inadeguata accessibilità al capoluogo dalla SS 75; in particolare lo svincolo che dalla SS 75 immette su Via Santa Lucia, in corrispondenza della località XXV Aprile, è irrisolto e pericoloso;
- l'inefficienza dei collegamenti nord-sud. Quelli esistenti presentano "strozzature" in corrispondenza degli attraversamenti fluviali, dei passaggi a livello e dei sottopassi;
- l'incompletezza della circonvallazione del capoluogo, la sua scarsa utilizzazione anche in rapporto alla geometria ed alla struttura della piattaforma stradale;
- l'eccessivo carico di flussi su Via Roma a causa della concentrazione in quell'area delle funzioni più importanti (due dei maggiori plessi scolastici, il cinema, le banche, il distretto socio-sanitario, gli uffici comunali, gli edifici di culto e la maggior parte degli edifici commerciali);

¹⁴ I problemi sono georeferenziati nell'Elaborato grafico D.P.2b.

- la triplice funzione di strada di collegamento, di traffico turistico e di smistamento merci della SP 147, in particolare nel tratto Bastiola-Ospedalichchio;
- la congestione provocata dal cambiamento della sezione stradale sui ponti di Bastiola, Santa Lucia e Santa Elisabetta;
- la congestione in corrispondenza dei passaggi a livello di Via Firenze e di Via San Rocco, nonché dei sottopassi di Via San Bartolo, Via Cipresso, Via Atene, Via Bulgaria e Via Bronte;
- l'inefficace connessione tra la circonvallazione sinistra (strada Rivierasca), Via Firenze e Via Torgianese;
- la mancata funzionalità della circonvallazione destra per l'accessibilità alla adiacente parte della città a causa della mancanza di percorsi di penetrazione;
- l'inadeguatezza geometrica e funzionale di Via del Conservificio per sezione stradale e per mancanza di stalli a servizio dei fornitori dei negozi esistenti;
- la mancata soluzione dell'incrocio in corrispondenza della rotatoria in Via Bulgaria;
- l'esiguità delle aree di sosta in corrispondenza della direttrice est (Via Roma) e della direttrice nord (Via Firenze);
- la congestione per il traffico nord-sud della viabilità di circuitazione del Centro storico in corrispondenza di Via della Rocca, Via Insula Romana e Via Veneto;
- la scarsa utilizzazione della linea ferroviaria;
- l'inadeguatezza dell'accessibilità e la carenza dell'attrezzamento della stazione ferroviaria;
- l'insufficiente dotazione di posti auto e la mancata sorveglianza de parcheggi interscambio;
- la mancanza di relazioni di intermodalità di passeggeri e merci con servizi extraurbani peraltro inesistenti;
- la scarsità dei collegamenti infrastrutturali con l'aeroporto di S. Egidio per l'accesso dei passeggeri e dei fornitori di servizi logistici e commerciali.

2.6.3 *Problemi del Sistema insediativo*¹⁵

L'individuazione dei problemi del sistema insediativo è stata effettuata in riferimento ad una attenta classificazione delle diverse parti dell'insediamento (Capoluogo/frazioni urbane/forme insediative in ambito rurale: Centro Storico/insediamento consolidato/Aree libere o dimesse/insediamenti produttivi) allo scopo di individuare ed evidenziare i problemi caratterizzanti le diverse situazioni insediative.

In ambito urbano il problema principale sembra essere quello della rottura dell'equilibrio tra spazio privato, spazio pubblico ed infrastrutturazione; equilibrio che sembra, nel caso di Bastia, tutto sbilanciato a favore dell'edificazione privata, appunto a scapito sia degli spazi pubblici (scuole, piazze, etc.), che delle infrastrutture

¹⁵ I problemi sono georeferenziati nell'elaborato grafico D.P.1.

collettive (strade, parcheggi, reti tecnologiche, verde). In generale i parcheggi di superficie risultano insufficienti, così come le strade, sia per capacità di flusso che per qualità progettuale. Anche nelle aree più "residenziali", la mancata utilizzazione diurna dei parcheggi interrati (che pure ci sono), causa problemi di scorrimento e sicurezza. Anche a Bastia sembra essersi persa la capacità di cogliere la sezione stradale come elemento qualificante del disegno urbano; anche qui le strade sono tutte pensate per aumentarne la capacità di traffico veicolare, trascurando il problema del traffico pedonale o ciclabile. Il patrimonio edilizio pubblico, sia nel capoluogo che nelle frazioni, risulta poco valorizzato, soprattutto nel centro storico quello privato è in generale poco qualificato sotto il profilo architettonico, a causa di un'estrema disomogeneità dei risultati formali.

Considerazioni specifiche riguardano gli insediamenti produttivi. Questi, pur rappresentando una parte fondamentale sia dell'economia che della cultura bastiola, non hanno assunto fino ad oggi (a parte alcune rare eccezioni), né una dignità morfologica architettonica significativa, né un'infrastrutturazione adeguata (parcheggi, reti, servizi), né risulta che essi abbiano forme avanzate di gestione per ciò che riguarda servizi energetici, telematici, ambientali, di marketing. Non sono ecologicamente attrezzati, né tendono a costituire un ciclo chiuso (in modo da evitare rifiuti, scarti, sottoprodotti). Manca infine una forte integrazione tra risparmio energetico e caratteristiche dell'edilizia (bioarchitettura).

In questa prospettiva i problemi specifici sono i seguenti:

Problemi relativi al Capoluogo-Centro storico

- Insufficiente dotazione di parcheggi pubblici
- Presenza di patrimonio edilizio pubblico inutilizzato e/o non valorizzato
- Carezza di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario della comunità bastiola
- Scarsa valorizzazione degli spazi pubblici di relazione
- Presenza di patrimonio edilizio residenziale privato sottoutilizzato e in degrado
- Carezza dei servizi di base e commerciali di vicinato

Problemi relativi al Capoluogo-Insediamento consolidato e/o in via di consolidamento

- Insufficiente dotazione di parcheggi pubblici
- Carezza quantitativa e qualitativa (riconoscibilità, definizione e attrezzamento) della rete dei servizi e degli spazi pubblici di relazione
- Scarsa dotazione di funzioni e attività non residenziali al piano terra dell'edilizia privata esistente
- Presenza di situazioni nelle quali la riqualificazione urbana non può prescindere da operazioni di diradamento

Problemi relativi alle Aree libere disciplinate dal vigente PRG e non attuate

- Aree libere prive di definizione morfologica e funzionale¹⁶

Problemi relativi alle Aree dimesse o in corso di dismissione disciplinate dal vigente PRG

- Aree dimesse o in corso di dismissione di cui definire obiettivi pubblici (aspetti ambientali, infrastrutture e spazi pubblici) e conseguenti mix funzionali in quantità sostenibili¹⁷

*Problemi relativi alle Frazioni urbane (Ospedalichio e Costano)
Centro Storico*

- Patrimonio edilizio pubblico e privato residenziale inutilizzato e/o non valorizzato e in degrado
- Assenza di funzioni terziarie diffuse
- Scarsa definizione degli spazi pubblici di relazione

- Insediamento consolidato e/o in via di consolidamento
- Scarsa definizione morfotipologica dell'edificio
- Scarsa definizione morfologica e funzionale degli spazi pubblici di relazione
- Insufficiente dotazione di servizi pubblici e privati

Problemi relativi alle Forme insediative in ambito rurale¹⁸

- Addensamenti insediativi incompleti e non definiti morfologicamente, architettonicamente e funzionalmente; inadeguatezza delle reti tecnologiche
- Scarsa qualificazione architettonica e paesaggistica degli insediamenti lineari
- Insediamenti produttivi puntiformi, non inseriti nella filiera agroalimentare

¹⁶ Per tali aree si tratta di verificare se le previsioni del 1994/95 abbiano ancora una validità sostanziale, al di là degli aspetti giuridici. Infatti queste prevedono un incremento significativo del carico urbanistico in aree dove la pressione insediativa è piuttosto elevata e dove non vi è una adeguata infrastrutturazione. Complica il quadro un assetto proprietario a volte frammentato.

¹⁷ E' opportuno distinguere tra aree dimesse, in via di dismissione, e aree in cui è ancora presente un'attività, magari incongrua con il contesto. I problemi che dette aree pongono sono quindi di varia natura. Le aree dimesse, come l'ex Giontella, a seguito di un degrado fisico dell'edificio inducono un degrado sociale, la creazione di vere e proprie isole urbane poco o affatto sicure per i cittadini, senza dimenticare problemi legati all'igiene. Le aree attive incongrue con il contesto evidenziano criticità legate soprattutto all'inquinamento diretto od indotto. Tra le forme dirette di inquinamento più evidenti abbiamo quelle atmosferiche (pulviscolari), acustiche. Problema indotto è invece l'inquinamento da traffico pesante. Complessivamente la rilevanza di dette aree è molto grande, sia per le quantità in gioco, sia per la centralità della loro posizione, sia per la complessità ambientale ed infrastrutturale che presentano.

¹⁸ Quanto agli insediamenti lineari sono manifesti i loro limiti sia nella qualità dell'impianto, attestato sulla viabilità extraurbana, sia nella qualità architettonica degli edifici del tutto disomogenea. I fabbricati residenziali sono molto prossimi alla strada, senza una disciplina comune per quanto riguarda allineamenti e recinzioni. Spesso la soluzione architettonica rinvia ad un falso vernacolare o invece ad esempi del tutto incongrui con la pianura umbra. Come altrove, anche qui l'equilibrio tra edificazione ed infrastrutturazione di base (fogne, parcheggi, piste ciclabili), non è perfettamente raggiunto.

Problemi relativi agli insediamenti produttivi

- Scarsa qualificazione ecologica e paesaggistica degli insediamenti esistenti

Problemi dei margini degli insediamenti

- Margini non definiti
- Tendenza alla saldatura degli insediamenti

Tra questi problemi assumono particolare rilevanza quelli relativi alle aree libere ovvero dimesse o in dismissione disciplinate dal PRG in vigore. Di queste aree, quelle sistemate a corona sul margine ovest, sud-ovest del capoluogo, rappresenta da un lato un rilevante fattore di incongruità morfologica e funzionale, di degrado ambientale e del paesaggio urbano, dall'altro una grande opportunità di nuova definizione della forma della città e della sua relazione con il fiume, di localizzazione di funzioni urbane, pubbliche e private significative, di realizzazione di una porzione di città di alta qualità e sostenibilità. Per questi motivi le previsioni relative a dette aree vanno adeguatamente precisate in relazione agli impatti urbanistici ed ambientali ed alle ricadute di interesse pubblico che la loro attuazione potrebbe comportare; a tale scopo l'Amministrazione ha promosso la redazione di un Master Plan (studi di fattibilità) onde evitare che gli eventuali interventi contraddicano i criteri e gli indirizzi posti a base della costruzione del nuovo PRG in termini di sostenibilità, equità, qualità urbana, etc. di cui al precedente punto 1.2.

2.7 Studi per la riduzione sismica urbana

2.7.1 La Struttura urbana minima

La Legge Regionale 11 contiene all'interno dell'articolo 3 alcune indicazioni che riguardano la prevenzione sismica: nel processo di identificazione delle componenti strutturali del territorio da parte del PRG Parte strutturale prescrive che si individuino gli elementi che costituiscono la Struttura urbana minima.

La categoria concettuale di Struttura urbana minima (*Sum*) può essere definita come *"insieme degli edifici e degli spazi, strutture, funzioni, percorsi, in grado di garantire il mantenimento e la ripresa della funzionalità del sistema urbano durante e dopo l'evento sismico"*. L'obiettivo di tale individuazione è riconoscere una struttura urbana essenziale, attraverso l'individuazione di componenti fisico-funzionali esistenti, e valutarne le debolezze e le criticità, al fine di definire criteri e priorità per la pianificazione e programmazione di interventi preventivi di riduzione della vulnerabilità sismica alla scala urbana e di parte di città¹⁹.

¹⁹ Cfr. Regione Umbria – DIPTU, *Analisi del comportamento del sistema urbano di Nocera Umbra sotto il sisma del 1997* Responsabile Scientifico prof. Massimo Olivieri, gruppo di ricerca F. Fazio, M. Giuffrè, F. Nigro, R. Parotto, B. Pizzo. I risultati di tale ricerca sono stati pubblicati in: M. Olivieri (a cura di), *Vulnerabilità urbana e prevenzione urbanistica degli effetti del sisma. Il caso di Nocera Umbra*, "Urbanistica quaderni" n.44, Inu Edizioni, Roma 2004. Cfr anche Regione Umbria – DIPTU *Città di Castello – Struttura urbana minima e valutazioni di vulnerabilità urbana* Responsabile scientifico Prof. Massimo Olivieri, gruppo di ricerca A. Ascarelli, F. Fazio, M. Fiorito, M. Giuffrè, F. Nigro, R. Parotto, B. Pizzo, 2007

Secondo questo approccio gli elementi componenti la Sum sono variabili in relazione alle caratteristiche funzionali, morfologiche, dimensionali del centro urbano analizzato e ai rapporti con il contesto territoriale cui appartiene, considerati anche in riferimento al *ruolo strategico* che lo stesso centro svolge a scala territoriale dal punto di vista della "reazione" ad eventi catastrofici e alla conseguente emergenza. L'insieme degli elementi che compongono la Sum sono individuati all'interno di due tipologie: da un lato ne fanno parte gli elementi strutturanti dell'insediamento durante la fase dell'emergenza (sedi delle forze dell'ordine, strutture sanitarie, uffici di coordinamento amministrativo o della protezione civile, spazi aperti di prima raccolta, percorsi strategici, etc.) e dall'altro quelli che rendono possibile la "ripresa" della vita sociale ed economica nelle fasi successive e che contribuiscono a definire l'identità di un insediamento e della sua popolazione (luoghi di concentrazione di funzioni economiche, emergenze storiche e testimoniali, centri della vita sociale e di relazione, etc).²⁰

E' necessario sottolineare come il processo di individuazione della Sum possa portare a ritenere "sufficiente" il mettere in sicurezza gli elementi che la costituiscono perché l'intero insediamento sia al riparo dal sisma. Questo è vero se si suppone che ciò che non è compreso tra gli elementi della Sum, vale a dire i tessuti edilizi, la viabilità minore e altri componenti che costituiscono la parte dimensionalmente prevalente dell'insediamento, basi la propria capacità di resistenza al sisma sui "convenzionali" obblighi e attenzioni relativi agli aspetti strutturali edilizi definiti dalla legislazione vigente. In questo senso il mantenimento in funzione degli elementi della Sum fa sì che detta parte dell'insediamento possa sopravvivere all'evento calamitoso come sistema urbano complessivo, in grado di riprendere la propria funzionalità nel minor tempo possibile, e mantenendo il più possibile intatte le sue caratteristiche simbolico-identitarie.

Ogni Sum viene individuata analizzando e classificando per "grado di strategicità" relativa gli elementi individuati nel Quadro Conoscitivo, suddividendoli a seconda dell'appartenenza al Sistema infrastrutturale, al Sistema delle funzioni e strutture strategiche²¹ o al Sistema degli spazi aperti.

Sono esempi di componenti con il maggior grado di strategicità ("componenti strategiche di I° livello") la viabilità territoriale principale e secondaria, che consente l'accesso agli insediamenti, la principale viabilità di distribuzione interna degli insediamenti stessi, le strutture sanitarie, le sedi delle forze dell'ordine e delle amministrazioni pubbliche, le scuole e le strutture ricettive, importanti per la loro potenziale funzione di ricovero post emergenza, gli spazi aperti configurati e facilmente accessibili; sono invece esempi di elementi la cui strategicità relativa è minore ma comunque significativa ("componenti strategiche di II° livello") la viabilità di

²⁰ È evidentemente essenziale un coordinamento tra tale approccio e le analisi, le procedure e le attenzioni definiti dal Piano di Protezione Civile

²¹ Le strutture strategiche sono a loro volta classificate, a seconda della tipologia, in *Strutture ed edifici strategici primari ed operativi*, di cui garantire operatività e la raggiungibilità immediata in fase di emergenza e *Strutture ed Edifici strategici ausiliari*, eventualmente utilizzabili come ricoveri temporanei; ancora una volta è necessario tenere in considerazione le indicazioni del Piano di Protezione Civile.

distribuzione secondaria che può svolgere ruolo di ridondanza in caso di interruzioni di quella principale, gli spazi aperti di dimensione o accessibilità minore, ma comunque accettabile ai fini del primo ricovero post emergenza, le componenti necessarie al mantenimento e alla ripresa delle attività urbane ordinarie (beni culturali, attività produttive, centri commerciali, concentrazione di attività terziarie).

La successiva individuazione di debolezze e criticità, proporzionate al grado di strategicità delle differenti componenti, offre i dati e le informazioni necessari sui quali fondare la ricerca e definizione di soluzioni e priorità per la redazione delle vulnerabilità sismiche da integrare, concettualmente e operativamente, nella programmazione e pianificazione urbanistica con le "ordinarie" istanze di riqualificazione e sviluppo urbanistico-ambientale del territorio comunale.

2.7.2 Processo di individuazione della Sum, definizione delle azioni di riduzione della vulnerabilità sismica urbana

Fasi e attività

Nel caso di Bastia Umbra, sulla base delle prescrizioni di legge e delle definizioni illustrate, si propone un processo di individuazione della Sum articolato in relazione alle fasi di formazione del PRG – Parte strutturale (Sistema delle conoscenze e valutazioni, Documento Programmatico, PRG – Parte strutturale), e riferito alla metodologia speditiva sperimentata nell'ambito delle ricerche finanziate dalla Regione Umbria ed effettuata dal DIPTU dell'Università "La Sapienza" sui comuni di Nocera Umbra e Città di Castello²².

Di seguito sono riportate le attività e le elaborazioni da svolgere nell'ambito della predisposizione dei diversi documenti ed elaborati che costituiscono il Documento Programmatico e il PRG-Parte Strutturale, al fine di disporre dei dati necessari per la individuazione, valutazione e riduzione di vulnerabilità della Sum. Ciò allo scopo di favorire e programmare interventi di prevenzione e riduzione della vulnerabilità sismica urbana all'interno degli interventi promossi dalla disciplina urbanistica "ordinaria", in modo da perseguire la massima integrazione delle azioni di riqualificazione/trasformazione sulla città e sul territorio e la maggiore efficacia nell'uso di risorse economico-finanziarie sia pubbliche che private.

Per ogni passaggio metodologico sono indicati i documenti/elaborati ai quali corrispondono i "compiti" da svolgere e i risultati da raggiungere.

- *Documento Programmatico – Quadro Conoscitivo*

Raccolta delle informazioni: all'interno delle analisi del Quadro Conoscitivo vengono individuate le informazioni che saranno poi necessarie per la classificazione strategica degli elementi che faranno parte della Sum - funzioni esistenti, percorsi, tipologie insediative, dati di base (ISTAT, Camera di

²² cfr. nota 1

commercio, Analisi settoriali, Gestori infrastrutture tecnologiche, Piano di Protezione Civile, pericolosità di sito ed analisi di microzonazione).

- *PRG-Parte strutturale*

Individuazione della Sum: si selezionano e classificano gli elementi strategici presenti nel quadro funzionale, stabilendo una “gerarchia di strategicità relativa” tra i vari elementi, e individuando così quelli che fanno parte della Sum, definita come l’insieme degli edifici e degli spazi, strutture, funzioni, percorsi, in grado di garantire il mantenimento e la ripresa della funzionalità del sistema urbano durante e dopo l’evento sismico.

Individuazione delle criticità della Sum: si procede quindi ad individuare gli elementi di criticità della Sum, attraverso valutazioni qualitative dei sistemi e delle funzioni, anche prendendo in considerazione i dati relativi alla microzonazione sismica.

- *PRG-Parte strutturale*

Definizione di Obiettivi e Azioni per la mitigazione della vulnerabilità urbana e territoriale: durante la stesura del PRG si procederà all’individuazione di obiettivi che possano contribuire ad eliminare i fattori di criticità presenti, segnalando le azioni necessarie al perseguimento di tali obiettivi e gli ambiti in cui è prioritario agire. Ciò ricercando la massima integrazione e sinergia tra azioni "ordinarie" sulle componenti strutturali del territorio e la loro valenza in termini di riduzione di vulnerabilità, e dunque evidenziandone la priorità ai fini della messa in sicurezza della Sum.

- *PRG-Parte strutturale*

Definizione della disciplina urbanistica e dei relativi strumenti per la riduzione della vulnerabilità sismica: il PRG – Parte strutturale definirà la disciplina urbanistica e indicherà gli strumenti (progetti specifici, modalità attuative, procedure, categorie di intervento, meccanismi premiali, ecc.) volti al perseguimento degli obiettivi e alla realizzazione delle azioni individuate precedentemente ai fini della riduzione della vulnerabilità sismica urbana.

Definizione della Sum “di progetto”: sempre all’interno dell’elaborazione del PGR-Parte strutturale si ritiene utile predisporre l’individuazione della Sum “di progetto”, intesa come la Struttura urbana minima riferita a un ipotetico contesto nel quale siano state messe in pratica le azioni e di conseguenza raggiunti gli obiettivi indicati precedentemente; ciò al fine di verificare la potenziale diminuzione di vulnerabilità urbana a seguito dell’insieme degli interventi stabiliti, disciplinati e promossi dal piano stesso.

Elenco preliminare degli elaborati relativi agli Studi per l’individuazione della Sum

Dal punto di vista della formalizzazione di quanto previsto all’art. 3 lett. d) della LR 11/2005, si ritiene che sia necessario diffondere l’attenzione al tema della vulnerabilità urbana all’interno delle elaborazioni relative a tutti gli aspetti del territorio (in effetti la "sensibilità" sismica di un territorio è un dato caratterizzante come il suo

paesaggio, la sue caratteristiche insediative, ecc.), ma allo stesso tempo riservare al tema Sum delle elaborazioni specifiche e riconoscibili nell'ambito degli studi, documenti e atti del PRG.

In prima istanza gli elaborati, grafici e/o di testo, da produrre, relativi al PRG-Parte Strutturale, sono:

- Individuazione della Sum
- Individuazione delle criticità della Sum
- Obiettivi e azioni strategiche per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana
- Eventuale definizione della Sum di progetto

2.7.3 *Elementi necessari per l'individuazione della Sum da reperire durante le analisi del Quadro Conoscitivo*

Dato il presupposto che per le analisi in oggetto vengano utilizzati dati di facile reperimento, consueti nella costruzione degli strumenti urbanistici, e che la specificità delle valutazioni nasca da una loro rielaborazione secondo procedure mirate alla costruzione di un sistema di conoscenze e valutazioni utile per la prevenzione urbanistica del sisma, è importante che all'interno della costruzione del Quadro Conoscitivo si arrivi all'individuazione di una serie di elementi e alla esplicitazione di alcune loro specifiche caratteristiche:

- Percorsi: gerarchia funzionale, ampiezza media, presenza di aree di parcheggio, presenza di ponti, viadotti o gallerie, etc.
- Spazi aperti di dimensioni significative, pubblici o di uso pubblico o comunque accessibili: dimensioni, posizionamento, andamento altimetrico, accessibilità, presenza di elementi critici nelle vicinanze, funzioni, etc.
- Morfotipologia dell'edificato (per situazioni prevalenti): fasi storiche, tipologie edilizie (case a schiera, case in linea, ecc.), tipologie costruttive (analisi necessaria per poi eventualmente definire le valutazioni di vulnerabilità preliminari)
- Caratteri funzionali:
 - Edifici ospitanti funzioni *non strategiche/non critiche*: residenza, commercio, artigianato, uffici, direzionale, etc,
 - *Strutture ed edifici strategici primari ed operativi*, di cui garantire operatività e la raggiungibilità immediata in fase di emergenza: protezione civile, pubblica amministrazione, ordine pubblico, sanità, etc.
 - *Strutture ed Edifici strategici ausiliari*, eventualmente utilizzabili come ricoveri temporanei: plessi scolastici, edifici ricettivi, etc.
 - Edifici o strutture potenzialmente soggetti ad affollamento: scuole, edifici ricettivi, ospedali, cinema, etc.
 - Edifici o strutture potenzialmente causa di vulnerabilità per l'intorno: torri, campanili, porte e mura urbiche, serbatoi di materiale esplosivo, silos, etc.
- Elementi di interesse storico-architettonico, archeologico o testimoniale: emergenze architettoniche, resti archeologici, musei, etc.

2.7.4 *Le caratteristiche specifiche del contesto di Bastia Umbra*

La definizione della Sum è strettamente collegata alle specificità del territorio: essa infatti è sempre una valutazione *relativa*, in quanto la strategicità di un elemento è maggiore o minore solo in confronto alle altre presenti nell'ambito in analisi. È quindi necessario calibrare attentamente la metodologia secondo la "tipologia" del territorio comunale in esame e per le finalità che si desiderano raggiungere.

Nel caso specifico del Comune di Bastia Umbra, le caratteristiche del territorio e le particolari condizioni infrastrutturali e funzionali suggeriscono a una prima osservazione alcune attenzioni che devono essere tenute in considerazione:

- Il sistema territoriale di Bastia è caratterizzato dalla presenza di un capoluogo, ambito di concentrazione di tutte le più importanti funzioni strategiche, che si innerva nel complesso e importante sistema infrastrutturale determinando una serie di nodi viari spesso critici. L'individuazione della Sum del capoluogo dovrà quindi scaturire dall'analisi di tale situazione, e dovrà comprendere tutti gli insediamenti che funzionalmente fanno riferimento al capoluogo stesso.
- Le due frazioni, pur avendo caratteristiche molto differenti, si configurano comunque come insediamenti con un certo grado di indipendenza funzionale, e necessitano quindi di analisi dedicate e dell'individuazione di specifiche Sum. Ancora una volta, il rapporto con il fascio infrastrutturale, soprattutto per quanto riguarda Ospedalichio, rimane un tema da affrontare con molta attenzione.
- È inoltre necessaria una valutazione del sistema infrastrutturale nel suo complesso, che ricomprenda e ricollegli le tre diverse Sum; si dovrà valutare attentamente la presenza di infrastrutture che possano configurarsi come "di riserva" ("ridondanti") rispetto a quelle considerate principali, contemporaneamente a un'attenta analisi delle criticità insite nell'attuale configurazione del sistema della mobilità; in più la particolare distribuzione delle funzioni sul territorio rende fondamentale l'analisi della struttura dei collegamenti comunali e con i territori circostanti.

3. INDIRIZZI PER IL PRG-PARTE STRUTTURALE

3.1 L'idea di città e di territorio

Al fine di dare contenuti adeguati al nuovo PRG di Bastia il Documento Programmatico propone una idea di città e di territorio da porre sullo sfondo e rispetto alla quale orientare obiettivi, azioni ed interventi. Si tratta dell'idea già esposta nel Documento di indirizzi che qui si richiama soffermando l'attenzione su alcuni fondamentali attributi che, in riferimento ad essa, la città dovrebbe sempre più presentare. Il ruolo di Bastia è fortemente connotato dalla appartenenza della città a quell'area di concentrazione di servizi, attività ed attrezzature (a partire dall'aeroporto di S. Egidio) che negli ultimi decenni si è costituita tra Perugia e Foligno e che oggi rappresenta un elemento particolarmente significativo del sistema insediativo e produttivo regionale. In questa ottica gli attributi già individuati dal Documento di Indirizzi per caratterizzare il ruolo e il rango di Bastia riguardano la vivibilità (qualità urbana, accoglienza, solidarietà), la imprenditorialità e le attività produttive, l'offerta di servizi per il tempo libero.

Città di qualità

La qualità alla quale si fa riferimento, qualità urbana e territoriale, è il risultato di un insieme di fattori: la qualità ecologica, la coerenza tra spazi e funzioni, l'accessibilità, la forma e la bellezza dello spazio pubblico. Tutti fattori che vanno sostenuti ed implementati anche attraverso il piano urbanistico. La *qualità ecologica* consiste nel buon funzionamento dei cicli biologici da perseguirsi evitando al massimo le alterazioni senza ritorno delle risorse naturali del territorio. La *coerenza tra spazi e funzioni* riguarda le caratteristiche quanti-qualitative dello spazio e le funzioni che in esso si svolgono. In effetti, in molte circostanze, le situazioni di disqualità dipendono appunto dal fatto che in spazi formalmente compiuti ed esteticamente belli si svolgono attività e funzioni non quanti-qualitativamente conformi, con il risultato di favorire il degrado più o meno lento; ovvero, per converso, attività e funzioni pregiate e di alto profilo sociale e civile, si svolgono in spazi insignificanti dal punto di vista formale, estetico e della rappresentatività. Il terzo elemento di qualità urbana territoriale riguarda i *modi dell'accessibilità*. Non può esserci infatti qualità per i luoghi il cui grado di accessibilità non è conforme alle esigenze di mobilità poste dalle attività che vi si svolgono: si tratta di un tema concettualmente semplice ma operativamente complesso. E' infatti evidente che non possono localizzarsi funzioni e attività che comportano forti densità di relazioni in luoghi a bassa accessibilità dovuta a scarsa disponibilità di spazi necessari alla mobilità: ma è anche vero che, agendo sulle forme organizzative della mobilità (forme collettive invece che individuali, su sede propria invece che su sede pluriuso), si può incidere notevolmente sulla accessibilità. Il quarto ed ultimo aspetto della qualità riguarda la *forma e la bellezza*

dello spazio pubblico. Non si tratta solo di arredo urbano: non a caso si è usato il termine “spazio” e non “suolo”, proprio per alludere alla configurazione tridimensionale dello spazio urbano che nelle sue parti pubbliche, che sono quelle dalle quali si ha la percezione collettiva dei luoghi e del loro senso, deve trovare punti alti di qualificazione formale ed estetica. Il raggiungimento di questa qualità può anch'essa essere perseguita dal piano ed in particolare dalle sue indicazioni normative e progettuali volte ad indirizzare anche i comportamenti dei soggetti privati. Non sfugge infatti a nessuno che la configurazione degli spazi pubblici dipende in larga parte dall'edilizia anche privata che li definisce.

Città accogliente e solidale

Una comunità locale consapevole, attiva, solidale e dotata di senso di cittadinanza improntato alla partecipazione responsabile alle scelte collettive rappresenta una importante risorsa per far crescere l'intercittà. In questo quadro particolare rilevanza assumono i nuovi cittadini ed i giovani la cui presenza rileva in Bastia il più alto tasso percentuale della Regione. Una città accogliente facilita per i primi l'inserimento attivo nel tessuto sociale cittadino, per i secondi, i giovani, la formazione di una coscienza civica come momento di responsabilità, di partecipazione e condivisione delle scelte; per ambedue facilita la condivisione del sapere di ognuno. In questa ottica occorre anche rinnovare le forme della partecipazione democratica (anche e soprattutto nelle scelte urbanistiche), passando da una partecipazione che spesso si appiattisce sulla sola informazione ad una partecipazione veramente costruttiva. Ciò implica sia una riorganizzazione di alcune parti della “macchina amministrativa”, sia la calendarizzazione di alcuni procedimenti, sia infine l'aggiornamento della mappa della *governance* del territorio.

Un'idea di città solidale punta all'integrazione fra gruppi sociali non omogenei, nei confronti dei quali si sono accentuati fenomeni di estraneità, ed alla messa in sicurezza del cittadino dal punto di vista sociale e personale. L'integrazione fra le diverse componenti della società bastiola, sempre più complessa e quindi con esigenze diversificate, si esprime a partire dal contesto urbano nel quale queste stesse componenti vivono, lavorano, interagiscono. Per questo la qualità urbana, va anche intesa come sforzo complessivo per far crescere la città e la popolazione che in essa vive in modo omogeneo, senza esclusioni; sia sul piano delle infrastrutture materiali e delle scelte urbanistiche, sia dal punto di vista socio – culturale passando da un concetto di città come “luogo di residenza” a quello di città come “sistema ospitale”.

Città imprenditoriale a produzione dolce di merci e servizi

L'immagine produttiva di Bastia Umbra è fortemente legata alla attività industriale ormai di antica data (Spigadoro, Petrini, ecc.) nonché, in tempi più recenti, alla attività di promozione di eccellenza regionale di Umbria-Fiere. Questa immagine è una risorsa che va valorizzata tramite l'innovazione nei processi produttivi e tecnologici

che può anche essere favorita attraverso la strumentazione urbanistica di governo del territorio; la maggiore caratterizzazione delle attività nella direzione del ricorso a processi sempre più compatibili con l'ambiente; lo sviluppo delle attività artigianali che implementano le risorse locali in maniera sostenibile; lo sviluppo delle attività agricole che si avvalgono di pratiche ecocompatibili. Se fino ad ora l'apparato produttivo si è basato sul concetto di bene materiale, occorre prendere atto dell'importanza sempre maggiore della produzione di beni immateriali. In effetti la produzione di beni materiali, la loro distribuzione e commercializzazione è sempre più condizionata dalla padronanza di strumenti e conoscenze telematiche. In sostanza è opportuno anche per Bastia collocarsi nella prospettiva della *knowledge economy*.

Produzione dolce sta anche a significare la volontà di collocarsi in una dimensione produttiva media, evitando concentrazioni industriali troppo impattanti e al tempo stesso consentendo una maggiore sensibilità verso le tematiche ambientali. Il che può applicarsi, senza forzare troppo il concetto, anche alla realtà artigianale presente. Il settore dell'agricoltura ha poi la necessità di aumentare la propria ecocompatibilità, sia per ragioni che attengono direttamente alla qualità del prodotto, sia perché buona parte del territorio comunale è ad alta o media vulnerabilità degli acquiferi.

Sotto il profilo territoriale e ambientale non va trascurato che la qualifica di città imprenditoriale è strettamente legata alla qualità urbana, nel senso sopra richiamato, dei luoghi della produzione nonché alla adeguata offerta di siti ecologicamente attrezzati per rispondere alla domanda di allocazione di attività.

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 di istruzione e quindi la propria domanda culturale, sia per avvicinare Bastia Umbra al circuito nazionale ed 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. E' evidente che a questo tema si affianca quello del turismo, la cui incentivazione passa, attraverso l'offerta di nuove strutture ricettive.

3.2 I temi dello sviluppo

I contenuti e le previsioni del nuovo PRG saranno mirati alla formazione delle condizioni necessarie allo sviluppo nei diversi settori di attività che interessano la città, il territorio e la società di Bastia Umbra; in effetti l'istruendo processo di pianificazione offre occasione per la costruzione e definizione di specifiche politiche urbanistiche e settoriali d'intervento nel campo delle attività produttive, della mobilità, degli spazi e dei servizi collettivi, nonché in campo energetico e della promozione urbana.

Le Attività produttive

L'imprenditoria bastiola resta una delle più dinamiche ed aperte all'innovazione nel panorama regionale; è innegabile che la vera sfida alla quale essa oggi è chiamata (e con essa, l'intera realtà socio-economica locale) è quella di porre in essere, all'interno di ogni singola azienda, ma soprattutto in un'azione sinergica tra più imprese o rispetto ad intere filiere, politiche volte a perseguire la qualità e l'innovazione (di processo e di prodotto). In quest'ottica, il ruolo dell'Amministrazione Comunale attraverso la pianificazione urbanistica dovrà essere sempre più quello di contribuire alla competitività del sistema territoriale per quanto di sua competenza: miglioramento delle infrastrutture materiali ed immateriali; qualità nella definizione di nuovi spazi destinati alle attività produttive e commerciali e di riqualificazione di quelli esistenti; semplificazione delle procedure autorizzatorie e burocratiche in genere; accesso alle risorse comunitarie e nazionali. Compito irrinunciabile è inoltre quello di cercare di incidere affinché lo sviluppo economico scaturito dalla capacità imprenditoriale privata si risolva in un aumento del livello del benessere e della qualità della vita che coinvolga quanto più possibile l'intera comunità bastiola.

Lo sviluppo delle *attività industriali ed artigianali* va trguardato sotto diversi profili: da un lato la qualificazione e l'innovazione tecnologica dei processi produttivi; dall'altro la qualità funzionale (accessibilità e luoghi di sosta, caratteristiche dimensionali degli spazi aperti pubblici e privati;) ed ambientali (ecologia, morfologia, architettura, verde, etc.) degli insediamenti produttivi esistenti; infine l'offerta di aree per nuovi insediamenti produttivi ecologicamente attrezzati e la loro messa a sistema con gli insediamenti esistenti, in modo da configurare una eccellenza del territorio, anche attraverso un design curato e coerente del sistema stesso. Rispetto a questi profili l'azione della disciplina urbanistica può essere utile ed in alcuni casi determinante in ragione delle regole, anche premiali, che può mettere in campo per favorire comportamenti virtuosi sia dell'Amministrazione rispetto alla gestione urbanistico-edilizio dei processi di trasformazione sia degli operatori rispetto alla qualità dei processi produttivi e dell'assetto fisico dei luoghi della produzione.

Lo sviluppo delle *attività terziarie* impone un adeguato riferimento a quelle che da tempo contraddistinguono il profilo di Bastia: l'attività espositiva e convegnistica di

Umbria-Fiere, l'attività commerciale. Da un lato va prevista l'implementazione dell'attività del Polo Fieristico Regionale, sia sul versante della riqualificazione ed ampliamento degli spazi, sia su quello della sempre maggiore diversificazione delle attività (attività culturali; attività legate alla promozione dei prodotti agricoli e dello spazio rurale) aumentando la sua integrazione con il sistema produttivo locale, non solo bastiolo. Dall'altro la definizione delle previsioni del PRG in materia di spazi aperti e chiusi per il commercio dovrà scaturire da un apposito studio sulla rete commerciale; ciò con l'obiettivo di garantire alla cittadinanza la presenza diffusa sul territorio di una adeguata rete di servizi commerciali, nonché di favorire un aumento della qualità e quantità dei servizi connessi alla vendita e dunque la crescita di competitività rispetto ai territori limitrofi.

All'interno delle azioni tese allo sviluppo ed al consolidamento del sistema economico quelle indirizzate alle *attività agricole* assumono una rilevanza particolare. In questo settore occorre da un lato la promozione di politiche che incentivino le produzioni tipiche locali, dall'altro l'introduzione di processi di agricoltura integrata attraverso la possibilità di realizzare mercati rionali tali da favorire la offerta e la domanda di prodotti delle colture locali. Inoltre la disciplina urbanistica dovrà favorire il recupero virtuoso dei fabbricati rurali dismessi anche attraverso la previsione di destinazioni d'uso relative alle attività connesse all'agricoltura.

Il ruolo e il rango di Bastia sotteso all'idea di città delineata al punto 3.1 nonché alle ipotesi fin qui avanzate sui temi dello sviluppo, comportano una attenzione particolare al tema delle forme e dei modi di sviluppo delle *attività turistiche*. E' necessario costruire una offerta di accoglienza e di ricettività diversificate in relazione alla possibile evoluzione e caratterizzazione della domanda. Non c'è dubbio che è opportuno incrementare le strutture ricettive di qualità, legate al settore produttivo nonché a nuovi flussi turistici provocati dall'affermazione dell'aeroporto di S. Egidio come scalo di rilevante importanza nel centro Italia; accanto a ciò non va tuttavia trascurato il turismo di punta (dunque di massa) legato alle manifestazioni di Umbria-Fiere, ovvero, all'opposto, il turismo culturale lento e diffuso, in crescita in Umbria in generale e nel territorio tra Spoleto e Perugia in particolare. A queste diverse forme di turismo vanno riservate specifiche risposte opportunamente caratterizzate per gli assetti urbanistici e ambientali.

L'accessibilità e la mobilità

La viabilità oggi esistente si è sviluppata per dare risposte ad esigenze contingenti all'evolversi della struttura urbana della città e delle zone produttive e commerciali. Con il mutare della struttura socio-economica il sistema attuale della mobilità non può più considerarsi sufficiente ed esaustivo. E' ormai necessario ragionare in termini di mobilità e non solo di infrastrutture di viabilità. L'obiettivo finale deve infatti essere quello di agevolare (in termini di tempi, costi, funzionalità, impatto ambientale) lo spostamento di persone e merci; quello, tendenziale, di "azzerare le distanze". Per

questo è opportuno pensare a forme di raggiungimento dei vari punti della città anche attraverso mezzi alternativi alle autovetture private, anche affrontando la questione mediante una specifica strategia per la localizzazione urbanistica di attrattori e generatori di flussi.

Nella revisione del PRG occorre tenere conto della viabilità, favorire la necessaria fluidificazione dei punti di intersezione oggi critici, ponendo attenzione a contenere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico prodotti dal transito veicolare. Funzionalità e rispetto dei parametri ambientali e di sicurezza sono gli elementi che dovranno infatti caratterizzare le previsioni di PRG per la riqualificazione delle infrastrutture viarie esistenti e la realizzazione delle nuove. Alcune attuali previsioni di PRG dovranno essere verificate e specificate; in particolare, quelle relative al completamento della Rivierasca. In ogni caso il problema della rete della viabilità, nel suo complesso, riguarda le esigenze legate al trasferimento (tipologie di utenza), al luogo (accesso alle aree produttive, al centro storico, alle zone a forte vocazione commerciale, ai luoghi di fruizione di determinati servizi, alle strutture sportive e per il tempo libero), alla tipologia stessa del trasporto (mobilità veicolare con mezzi privati, con mezzi pubblici, ciclabile, pedonale non meccanizzata, pedonale meccanizzata).

In questo quadro occorrerà tener presente che i progetti di riqualificazione di siti industriali dismessi o in dismissione a ridosso del centro storico potranno offrire l'opportunità di intervenire con nuove infrastrutture in risposta ad esigenze storiche e a quelle emerse negli ultimi anni; ciò anche in riferimento alle esigenze della sosta verificando la possibilità di individuare adeguate aree per parcheggio pubblico accanto ad altre strettamente private, come ad esempio box e garage). Nella viabilità esistente va poi inserito, in modo convinto ed integrato, non episodico, il sistema delle piste ciclabili, forma di trasporto alla quale la morfologia del territorio si presta particolarmente.

L'insediamento

Lo sviluppo dell'insediamento va tragguardato da un duplice punto di vista: quello quantitativo e quello qualitativo.

Sotto il profilo quantitativo le previsioni non potranno che assestarsi sui valori desumibili dai meccanismi di valutazione stabiliti dal PTCP della Provincia di Perugia Com'è noto il PTCP stabilisce criteri differenziati per la valutazione delle previsioni residenziali e per quella delle previsioni relative allo sviluppo delle attività. In effetti va tenuto in debito conto un giusto rapporto tra lo sviluppo delle due componenti, non essendo ragionevole ipotizzare che le necessarie relazioni tra luoghi di residenza e luoghi di lavoro comportino flussi rilevanti quotidiani di spostamento intercomunale.

Il tema sembra assumere più importanza se affrontato da un punto di vista qualitativo, in particolare rispetto allo sviluppo insediativo di nuovo impianto ed ai suoi

caratteri urbanistico-ambientali quanto all'articolazione delle funzioni urbane, alla localizzazione, alla morfologia insediativa ed alla sostenibilità. Ciò tenendo conto del fatto che l'assetto attuale dell'insediamento di Bastia (Capoluogo, Frazioni, altre forme insediative nello spazio rurale) offre l'opportunità di consolidamento e completamento in tre fondamentali direzioni: il riuso, la riabilitazione e la riconfigurazione delle aree dismesse; la realizzazione in aree libere delle previsioni di piano non ancora attuate; la riconfigurazione ed il completamento dell'assetto d'insieme dell'insediamento prospiciente la SS 75; la marginatura con modeste addizioni del Capoluogo e la marginatura delle frazioni con il contenimento delle altre forme insediative presenti nello spazio rurale.

E' dunque su queste direzioni che va trovata la risposta di insediamento residenziale e per attività, essendo evidente la preferenza, per motivi urbanistici ed ambientali, della localizzazione prevalentemente residenziale nei luoghi della marginatura del Capoluogo e delle frazioni; di quella prevalentemente produttiva, soprattutto terziaria, nelle aree dismesse e libere del capoluogo, e di quella produttiva, in genere, in siti in prossimità della grande viabilità territoriale.

I Servizi collettivi e gli spazi verdi

I servizi pubblici sono un importante fattore di qualità urbana, sia per la utilità sociale della loro funzione, sia per il possibile ruolo di caratterizzazione fisica e di identità delle parti della città; ciò in particolare se essi sono messi in rete in un sistema costituito da spazi aperti, edifici pubblici o di interesse pubblico attraverso percorsi particolarmente significativi ed adatti anche alla mobilità ciclo pedonale. L'attuale dotazione di servizi, di livello locale e generale, qualifica la città come centro di riferimento per un ampio bacino di dimensioni sovracomunali. La collocazione geografica del Comune di Bastia Umbra e la felice posizione strategica a livello di territorio regionale ed il conseguente alto grado di accessibilità accresce la domanda di servizi la cui offerta va sempre più migliorata sia per la collettività residente, sia per coloro che interagiscono a vario titolo (lavoro, turismo, tempo libero) con la città. In questo quadro il PRG punterà a favorire lo sviluppo delle attività ricreative, sportive e culturali, anche come occasioni di aggregazione con adeguate strutture; in particolare, per le attività sportive che rappresentano una indispensabile opportunità di crescita umana e di socializzazione soprattutto per i giovani. In questo quadro va data risposta sia alle esigenze delle società impegnate negli sport più popolari, sia alle necessità delle società che promuovono sport cosiddetti minori, la cui azione risulta fondamentale al fine di diversificare l'offerta sportiva ed i momenti di aggregazione sociale. Il PRG favorirà dunque la disponibilità di spazi adeguati alle attività sportive in termini di aree, impianti e strutture in grado di ospitarne i programmi di allenamento e l'attività agonistica.

Particolare attenzione va posta al tema delle aree verdi in risposta ad un duplice ordine di esigenze. Da un lato l'esigenza di assicurare, attraverso opportune

attenzioni, il funzionamento ecologico dell'intero territorio (rete ecologica), dall'altro l'esigenza di disporre di un sistema articolato, accessibile, anche di prossimità, di aree verdi, curate ed attrezzate, per una sempre più diffusa caratterizzazione naturalistica e ludica del tempo libero all'aria aperta.

Temi trasversali: il risparmio energetico e la promozione urbana

Le attività e gli interventi attraverso i quali prenderà corpo lo sviluppo di Bastia, sono tutti interessati da due temi sui quali è utile soffermare l'attenzione.

Il primo tema ha per oggetto il *risparmio energetico* che va affrontato in termini urbanistici ed edilizi rispetto a due diverse questioni: la sostenibilità ecologica dell'insediamento e dell'architettura (bio-urbanistica e bio-architettura); la produzione di energia alternativa per autoconsumo o per commercializzazione. In ambedue i casi la discipline urbanistica ed edilizia assume particolare rilevanza rispetto alla possibilità di promuovere e favorire comportamenti virtuosi da parte di tutti gli attori della filiera: dai progettisti, ai tecnici dell'Amministrazione, ai soggetti produttori/investitori, agli utenti. In questo senso il nuovo piano dovrà contenere regole, indirizzi, guide e eventuali premialità per supportare la progettazione e realizzazione di porzioni urbane o di singoli manufatti edilizi all'insegna delle più aggiornate metodiche e tecniche volte a ridurre il ricorso al consumo di energia per riscaldare, rinfrescare, ventilare, etc. nonché a ridurre il consumo delle acque, attraverso il riciclo, etc. Analogamente il nuovo piano dovrà contenere regole ed indirizzi perché la eventuale domanda di produzione di energia alternativa possa essere soddisfatta senza ricadute negative sul paesaggio (fotovoltaico) o sull'inquinamento dell'aria (biomasse).

Il secondo tema riguarda la *promozione urbana*, ovvero l'adeguamento all'articolazione, alla consistenza ed alla ricchezza di temi dello sviluppo di Bastia, dei comportamenti dell'industria edilizia. Il livello delle attività di trasformazione in campo e le caratteristiche urbanistico-ambientali che esse dovranno avere per la crescita della qualità della città, richiede l'azione di operatori desiderosi di qualificare il proprio ruolo di imprenditori, caratterizzando la propria azione nella direzione della "promozione urbana" e non solo della esecuzione di opere costruttive e dell'immobiliarismo. Questo comporta una attitudine a collaborare con l'Amministrazione, nei limiti di equilibrati riconoscimenti ed attribuzioni, per assicurare, ad esempio, lo svolgimento delle attività relative alle destinazioni d'uso concordate, nonché, nel rispetto dei profitti d'impresa, per provvedere all'attuazione di opere anche extraoneri, volte ad assicurare ricadute pubbliche, capaci di compensare la limitatezza degli oneri concessori; contribuendo con ciò a rendere le trasformazioni di interesse generale, anche sotto lo specifico profilo urbanistico.

3.3 Gli obiettivi prioritari da assumere

La metodologia adottata, secondo una sequenza di fasi (conoscitiva, interpretativo-valutativa, propositiva di scenario: idea di città e temi di sviluppo e propositiva di azione), ha nella definizione degli obiettivi il passaggio fondamentale di sintesi tra la parte proposizione di scenario e quella di azione che sarà successivamente esplicitata nello Schema Strutturale-strategico di cui al punto 3.5.

Gli obiettivi sono stati definiti innanzitutto sulla base dei riferimenti generali assunti dal Documento di indirizzi (sostenibilità; qualità urbana e del territorio; partecipazione, equità, trasparenza e snellezza amministrativa, collaborazione interistituzionale, flessibilità e operatività del Piano) ed in base alle risorse ed alle opportunità di sviluppo riconosciute nel territorio di Bastia. Gli obiettivi sono orientati sia alla soluzione dei problemi riscontrati, sia alla espressione del programma e del progetto della attuale amministrazione (già esplicitati in via preliminare nel Documento di indirizzi), in coerenza e sviluppo delle indicazioni contenute negli strumenti d'area vasta, principalmente il PUT ed il PTCP di Perugia di cui si è detto al precedente punto 2.4.

Gli *obiettivi* sono sia *generali*, riferiti cioè ai comportamenti da assumersi nel processo di pianificazione sia *progettuali* riferiti al futuro assetto morfologico e funzionale della città e del suo territorio.

I principali obiettivi generali riguardano la *qualità urbana*, la *sostenibilità ambientale*, l'*operatività del piano*. Si tratta di obiettivi il cui perseguimento dipende in larga misura dalla forma del PRG, dai suoi contenuti regolativi e dai meccanismi attuativi che esso mette in campo, a partire dalla parte strutturale. Sotto questo profilo il piano può operare in tre direzioni: sui modi e sui contenuti della progettazione, sia alla scala urbanistica che a quella edilizia; sulla facilitazione di comportamenti "virtuosi" attraverso la leva della "premiabilità"; sulle modalità attuative, la cui complessità o semplificazione va proporzionata alla complessità della trasformazione ed i cui contenuti verranno improntati all'equità ed alla perequazione. Quanto alla *progettazione* il piano indicherà le attenzioni da avere sia per l'inserimento dell'intervento nel contesto del tessuto urbano o del contesto paesaggistico (aspetti morfologici e tipologici), sia per assicurare rapporti equilibrati tra interessi individuali ed interessi collettivi, in termini di destinazioni d'uso, infrastrutturazione, spazi ed attrezzature pubbliche (aspetti funzionali, privati e pubblici). Quanto alle *premiabilità*, eventualmente anche in aggiunta a quanto previsto da normative regionali, il piano le prevederà in riferimento a progettazioni e realizzazioni finalizzate al risparmio e alla autoproduzione energetica, alla riduzione e al consumo delle risorse idriche, all'incremento della naturalità, etc.

All'articolazione delle modalità attuative (dirette, dirette condizionate, indirette ordinarie, indirette a programmazione) ed al ricorso ai meccanismi della perequazione è affidata l'*operatività del piano*. Quest'ultima dipende, come è noto, da diversi fattori: la fattibilità sociale e la fattibilità economica le quali a loro volta dipendono dai contenuti del progetto in termini di qualità urbanistica ed architettonica e di sostenibilità. L'operatività del piano si articolerà attraverso i meccanismi attuativi in procedure ed atti tecnici semplici (attuazione diretta) laddove l'intensità della trasformazione è bassa, il suo contenuto progettuale è condiviso, la fattibilità economica è insita nella richiesta del soggetto attuatore (il privato), la sostenibilità ambientale può essere assicurata dal semplice rispetto di regole di bio-architettura, il rapporto pubblico-privato si risolve nel pagamento degli oneri concessori, nel caso del permesso di costruire. Si traduce, invece, in procedure ed atti tecnici più complessi (attuazione indiretta ordinaria) laddove, fattibilità sociale, fattibilità economica, sostenibilità ambientale e rapporto pubblico-privato richiedono una serie di verifiche del progetto urbanistico e la conseguente definizione di impegni da parte dell'operatore da formalizzarsi tramite una "convenzione urbanistica". Può presentarsi la necessità, molto frequente nel caso di riprogettazione di ampie porzioni interne alla città esistente, di una complessità di previsioni, di attori, di tempi attuativi, etc., di fare ricorso a procedure di programma che consentano una definizione ed una attuazione progressive delle trasformazioni, tenendo conto delle eventuali variazioni della domanda, dei tempi necessari alle varie verifiche di fattibilità, della negoziazione tra operatori ed Amministrazione, degli extraoneri da concordare; ciò per consentire a quest'ultima di disporre delle aree e delle risorse finanziarie per la realizzazione di opere necessarie al regolare assorbimento, da parte del contesto urbano o della parte di città, dell'impatto ambientale e urbanistico delle trasformazioni. Per la pratica delle modalità indirette a procedure di programma il PRG, nella parte strutturale, individuerà un *panel di indicatori* che consentano all'Amministrazione di valutare i progetti di trasformazione nel rispetto anche degli obiettivi generali assunti di cui si è detto²³.

Quanto agli *obiettivi progettuali* già il Documento di indirizzi assumeva in via preliminare ed in forma sintetica l'obiettivo fondamentale di rendere sempre più Bastia città di riferimento nel territorio tra Foligno e Perugia. Tale ruolo è confermato nel precedente punto 3.1, specificandone i caratteri: vivibilità (qualità urbana, accoglienza e solidarietà), imprenditorialità e presenza di attività produttive, offerta di servizi anche per il tempo libero. Per facilitare l'interpretazione di questo ruolo si individuano, di seguito, gli obiettivi progettuali riferiti ai tre Sistemi (paesaggistico-ambientale; mobilità, reti e impianti tecnologici; insediativo). Essi sono articolati in *obiettivi di sistema* ed *obiettivi specifici* e risultano strettamente relazionati ai problemi

²³ Per le grandi trasformazioni previste dal piano in vigore le procedure di programma andrebbero anticipate, secondo l'ipotesi qui avanzata per la gestione del nuovo piano. Ciò per evitare contraddizioni tra il fare e il pianificare.

e alle questioni emergenti illustrati al precedente punto 2.6, anch'essi riferiti ai medesimi sistemi.

3.3.1 *Obiettivi per il Sistema paesaggistico-ambientale*

Gli *obiettivi* di sistema individuati per il Sistema paesaggistico-ambientale²⁴ sono riconducibili ai seguenti temi principali: la naturalità, i cicli biologici ed il ciclo delle acque, il paesaggio e la produzione agricola, il risparmio energetico. Quanto alla naturalità vanno tutelate e salvaguardate le risorse del territorio con i più alti livelli di naturalità ed al contempo potenziata la dotazione di aree naturali del territorio comunale. Lo svolgimento dei cicli biologici va assicurato anche con la realizzazione e la cura di una rete ecologica che interessi il più possibile l'insediamento; mentre l'attenzione alle acque deve riguardare sia la tutela delle risorse idriche presenti nel territorio di Bastia sia il deflusso delle acque superficiali. Le caratteristiche del paesaggio la cui qualità è considerata risorsa, va affidata oltre che alla rete ecologica, alla tutela e valorizzazione dei corsi d'acqua (Chiasco e Teschio, fosso Cagnola e cagnoletta), alle produzioni agricole in modo da incentivare il legame tra agricoltura e territorio, al recupero e riuso del patrimonio edilizio rurale con valenza storico-testimoniale. Vanno infine incoraggiate e favorite le forme di risparmio energetico ottenibili dalla attenta progettazione, sia urbanistica che edilizia, dal ricorso a fonti energetiche alternative per l'autoconsumo e la produzione.

Gli *Obiettivi specifici del Sistema paesaggistico-ambientale*²⁵ riguardano il reticolo idrografico principale e secondario, il reticolo idrografico minore, le

²⁴ Nell'Elab. D.P.2a sono individuati gli **Obiettivi di sistema**: Tutelare, salvaguardare e valorizzare prioritariamente le risorse del territorio che presentano più alti livelli di naturalità; Potenziare la dotazione di aree naturali nel territorio comunale; Incentivare la produzione di energia da fonti rinnovabili; Assicurare lo svolgimento dei cicli biologici ed ecologici nel territorio e negli insediamenti; Realizzare e mantenere la rete ecologica; Realizzare e mantenere il sistema del verde urbano; Assumere il paesaggio come indicatore di qualità territoriale ed urbana; Assicurare la qualità del paesaggio considerandola risorsa fondamentale per lo sviluppo; Qualificare i paesaggi attraverso il recupero e il riuso del patrimonio edilizio rurale diffuso con valenza storico-testimoniale e paesaggistica; Perseguire una simbiosi tra paesaggie produzioni agricole in modo da incentivare il legame tra agricoltura intensiva e territorio; Costituire un patrimonio di conoscenze di microzonazione sismica a supporto dello strumento urbanistico

²⁵ Nell'Elab. D.P.2a sono individuati gli **Obiettivi specifici** *Reticolo idrografico principale e secondario*: Garantire il deflusso delle acque superficiali, il funzionamento ecologico e la caratterizzazione paesaggistica dei corsi d'acqua (fiumi Chiasco e Teschio, Cagnola e cagnoletta); Garantire la tutela e il recupero delle componenti naturali dell'alveo funzionali al contenimento dei fenomeni di dissesto; Ampliare le aree di dominio fluviale del sistema Chiasco-Teschio assicurandone il potenziamento vegetazionale (formazione boschi planiziali); *Reticolo idrografico minore* Garantire il deflusso delle acque superficiali, il funzionamento ecologico e la caratterizzazione paesaggistica dei corsi d'acqua; Garantire il buon regime delle acque e ridurre le condizioni di rischio locale, *Aree esondabili*: Definire e configurare i limiti delle aree esondabili in prossimità degli insediamenti (Fiera, Costano, ecc.) garantendo il funzionamento idraulico del fiume; Proteggere le risorse acquifere presenti; *Inquinamento acque*: Evitare nuovi insediamenti in assenza di rete fognante; Adeguare le reti fognanti carenti relative agli insediamenti esistenti; *Inquinamenti (acustico, atmosferico, elettromagnetico)*: Abbattere, ridurre o delocalizzare le fonti ovvero mitigare gli effetti. *Paesaggio*: Rendere congruenti con i valori paesaggistici i manufatti delle reti tecnologiche (elettrica,

aree esondabili, la vulnerabilità degli acquiferi, la prevenzione sismica locale, l'inquinamento (delle acque, acustico, atmosferico, elettromagnetico) ed il paesaggio. L'elenco completo degli obiettivi specifici è riportato nella nota 21 al presente testo.

3.3.2 *Obiettivi per il Sistema della mobilità, delle reti e impianti tecnologici*

Gli *Obiettivi di sistema* per il *Sistema della mobilità e delle reti tecnologiche*²⁶ sono riconducibili ai seguenti temi: equilibrio tra processi insediativi e rete della mobilità;

telecomunicazioni, depuratori); Definire e ambientare i percorsi di rilevanza paesistica con sistemazione del fondo e dei margini; Incrementare gli spazi e i percorsi di percezione e fruizione paesaggistico-ambientale del territorio; Rendere congruenti con i valori paesaggistici gli eventuali nuovi impianti ed attrezzature per attività agricole; Salvaguardare e valorizzare il sistema paesaggistico-ambientale dei fiumi Chiascio e Tescio; Salvaguardare e valorizzare il sistema paesaggistico-ambientale del reticolo idrografico minore (Cagnola e Cagnoletta); Mitigare l'impatto percettivo di impianti produttivi o di attrezzature agricole esistenti (capannoni, silos, stalle, etc.); Ridurre gli impatti dell'urbanizzazione diffusa di scarsa qualità; Rendere congruenti con i valori paesaggistici gli interventi di trasformazione insediativa e le opere di sistemazione del suolo (muri di sostegno, movimenti di terra); Restaurare il paesaggio degradato ed eliminare i detrattori ambientali; Caratterizzare e rendere riconoscibile il territorio di Bastia in ingresso e attraversamento lungo la SS.75; Garantire la continuità degli spazi aperti a fini ecologici e paesaggistici, salvaguardare e valorizzare le aree agricole; Assicurare la percezione del paesaggio rurale dalle reti della mobilità; *Aree rurali*: Diversificare le attività economiche nelle aree rurali e sviluppare le microimprese; Conservare la biodiversità e tutelare e diffondere i sistemi agricoli ad elevato valore naturale; Incentivare lo sviluppo delle microfiliere per la promozione dei prodotti tipici (porchetta di Costano); Identificare il centro fieristico come luogo di eccellenza di servizio all'agricoltura locale e dei comuni contermini.

²⁶ Nell'Elab. D.P.2b sono individuati i seguenti **Obiettivi di sistema**: Costruire una rete di infrastrutture integrata ecosostenibile, efficiente e sicura, che garantisca e sviluppi le relazioni territoriali, intercomunali e tra le parti del territorio comunale; migliorare l'accessibilità locale e la dotazione di parcheggi; favorire l'adozione di forme di mobilità alternativa per le relazioni interne ed esterne al territorio comunale; migliorare, integrare e potenziare il sistema delle infrastrutture tecnologiche a rete compatibilmente con i sistemi ambientali e insediativi. Sono inoltre individuati gli **Obiettivi specifici** (*infrastrutture viarie, rete ciclopedonale, sosta, trasporto pubblico*): Razionalizzare, migliorare e integrare l'accessibilità al Capoluogo dalla SS.75; Decongestionare la SP.147 nei tratti urbani; Adeguare e integrare la viabilità esistente (SS. 75) al fine di garantire la formazione della stessa come "Strada mercato"; Razionalizzare, migliorare e integrare il collegamento nord-sud ed est-ovest all'interno del capoluogo con particolare attenzione al miglioramento della viabilità di circuitazione del Centro Storico e di circoscrizione della città; Allontanare i flussi di traffico che attualmente convergono attorno al Centro Storico in direzione est-ovest e nord-sud definendo una viabilità alternativa; Facilitare l'accesso alla viabilità di distribuzione locale; Migliorare le connessioni tra il capoluogo, le frazioni e gli insediamenti produttivi; Modificare ed integrare la rete viaria per risolvere specifici nodi (incroci e innesti) non adeguati e/o irrisolti e pericolosi; Realizzare, adeguare la connessione ciclopedonale; Adeguare e integrare la rete ciclopedonale al fine di collegare il sistema Tevere ad Assisi, le frazioni al Capoluogo e consentire l'accesso al Capoluogo lungo la circoscrizione; Connettere l'armatura viaria con il sistema di offerta della sosta, organizzando la città in quadranti e attrezzando aree di sosta nei punti terminali di tali percorsi; Diversificare le strutture-parcheggio in relazione al loro uso (tempi e soggetti della sosta) favorendo lo spostamento della sosta sistematica a tempi lunghi dalle aree centrali alle zone più esterne; Razionalizzare e migliorare l'accessibilità alle varie parti del capoluogo mediante la formazione di un sistema di parcheggi urbani di attestamento e di scambio; Promuovere l'utilizzo della ferrovia per i collegamenti a livello comunale e territoriale, con conseguente miglioramento dell'accessibilità viaria alla stazione e ampliamento del parcheggio di scambio per auto e biciclette; Migliorare l'accessibilità e l'attrezzamento della stazione ferroviaria del Capoluogo; Favorire l'uso integrato dell'offerta di trasporto attraverso la creazione di un polo per lo scambio intermodale e la realizzazione di una stazione ferroviaria a Ospedalichio.

progressività ed interazioni sinergiche e compensative tra interventi insediativi e rete infrastrutture; miglioramento della libertà di movimento e dell'accessibilità alla città ed alle sue parti; promozione di una mobilità sostenibile.

In particolare il sistema della mobilità (armatura viaria e trasporti) dovrà essere idoneo ed equilibrato rispetto ai processi di sviluppo residenziali e produttivi in essere e previsti, capace di connettersi adeguatamente al sistema di mobilità dell'area vasta. Il piano deve tener conto della progressiva attuazione degli interventi previsti rispetto alle diverse modalità di trasporto e delle loro interazioni, per sviluppare sinergie e compensazioni che garantiscano uno sviluppo equo ed equilibrato delle diverse componenti territoriali.

L'insieme di tali azioni volte a favorire una migliore qualità della vita complessiva si esprimono:

- a scala urbana complessiva, con la riduzione generalizzata dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, la riduzione dell'intrusione fisica e visiva dei mezzi di trasporto in circolazione e sosta, la riduzione dei livelli di disagio ed insicurezza prodotti dal traffico promiscuo, etc.;
- nei singoli ambiti urbani, con la riduzione/eliminazione puntuale dell'impatto del traffico motorizzato che permette di migliorare significativamente la qualità del sito e di preservare eventuali ricettori sensibili nell'intorno (edifici pubblici, strutture sanitarie e pubbliche, scuole,...);
- all'interno della città con la definizione e attuazione di politiche attive per gli utenti deboli e/o svantaggiati garantendo così a tutti i cittadini la stessa possibilità di accesso ai servizi pubblici e alle opportunità che l'ambiente urbano offre.

Gli obiettivi specifici sono articolati in riferimento a infrastrutture viarie, rete ciclopedonale, parcheggi, trasporto pubblico. L'elenco completo degli obiettivi specifici, contenuto nell'Elab. D.P.2b è riportato nella nota 22.

3.3.3 *Obiettivi per il Sistema insediativo*

Gli *Obiettivi di sistema per il Sistema insediativo*²⁷ sono riconducibili ai seguenti temi: efficienza urbana; definizione formale, specificità ed identità dei luoghi urbani;

²⁷ Nell'Elab. D.P.2c sono individuati gli **Obiettivi di sistema**: Rendere efficiente l'insediamento nel suo insieme e nelle sue parti quanto ad accessibilità e mobilità interna, dotazione di servizi pubblici e presenza di funzioni integrative della residenza; Favorire la definizione morfologica, la qualità formale degli spazi pubblici (strade, piazze) e delle architetture la specificità e l'identità dei luoghi; Assicurare la vivibilità dei luoghi in rapporto alle loro caratteristiche ecologiche (aria, acqua, rumore); Guidare la definizione morfologico-funzionale delle aree libere e/o dimesse trasformabili al fine di assicurare l'incremento e la qualificazione della dotazione di spazi e funzioni urbane all'interno di un disegno unitario complessivo dello sviluppo della città; Evitare la realizzazione di nuovi insediamenti in prossimità di elementi puntuali o a rete generatori di inquinamento (puliscolare, elettromagnetico); Evitare la realizzazione di nuovi insediamenti in prossimità di elementi puntuali o a rete ad elevato livello di rischio (gasdotti, ecc.); Incrementare l'offerta di aree per attività.

vivibilità ambientale dei luoghi; le trasformazioni nelle aree libere o dismesse del capoluogo, la sostenibilità ambientale delle eventuali addizioni urbane; l'incremento dell'offerta di aree produttive. Il concetto di "efficienza urbana" si riferisce all'insieme di requisiti e dotazioni che la città deve avere per essere "efficiente" e cioè infrastrutture e servizi di trasporto adeguati per una mobilità "serena", adeguata presenza di servizi pubblici e di servizi privati integrativi alla residenza. Fa parte in senso lato di questa "efficienza" anche la qualità formale e la vivibilità ambientale dei luoghi nella misura in cui la "qualità della vita insediativa" rende il sistema più vitale ed efficiente. Rientra in questa efficienza ed in questa qualità il tipo di processo ed il tipo di prodotto cui daranno vita la trasformazione delle aree libere o dismesse situate nel cuore del capoluogo e ricomprese lungo il fiume, tra Centro storico e SS.75. L'obiettivo è in questo caso particolarmente orientato alla integrazione tra aspetti formali ed aspetti funzionali e tra aspetti economici ed aspetti ambientali, nonché all'equilibrio tra vantaggi privati e vantaggi pubblici dell'operazione. Il ritmo di sviluppo di Bastia fa ritenere che occorrerà soddisfare, nei limiti previsti dal PTCP, la domanda di nuovo insediamento certamente produttivo ed, in parte, anche residenziale. Le eventuali addizioni insediative vanno impostate secondo moderni criteri di sostenibilità ecologica, di qualità morfologica e tipologica sia dei manufatti edilizi, sia, e soprattutto, degli spazi e delle dotazioni pubbliche.

Gli *Obiettivi specifici* per il *Sistema insediativo*²⁸ sono articolati in riferimento a: Capoluogo-centro Storico, Capoluogo-insediamento consolidato o in via di

²⁸ Nell'Elab. D.P.2c sono individuati gli **Obiettivi specifici** *Capoluogo-Centro storica* Favorire la definizione morfologica, la qualità formale degli spazi pubblici (strade, piazze) e delle architetture, la specificità e l'identità dei luoghi finalizzata anche all'realizzazione di un sistema di relazioni con le aree di riqualificazione adiacenti; Favorire la riqualificazione morfologica e funzionale del patrimonio edilizio anche attraverso il riuso dell'esistente finalizzato al mantenimento della residenza e di funzioni terziarie compatibili, a basso carico urbanistico (commercio in settori merceologici mirati, attività artigianali compatibili e di qualità, attività ricettive, servizi privati diffusi); Favorire lo svolgimento di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità bastiola. *Capoluogo-Insediamento consolidato e in via di consolidamento* Perseguire una rinnovata organizzazione dell'assetto urbano attraverso l'individuazione e la definizione di "centralità" caratterizzate per configurazione spaziale e funzioni; Definire i margini e promuovere la ricucitura dei tessuti; Qualificare e attrezzare lo spazio pubblico; Integrare la dotazione di servizi pubblici e privati; Caratterizzare le "porte" del territorio di Bastia alle testate della "Strada Mercato": a nord ovest con funzioni legate all'aeroporto, a sud-est con funzioni ricreative e sportive all'aria aperta. *Aree libere disciplinate dal vigente PRG*. Completare l'insediamento secondo criteri di sostenibilità urbanistica ed ambientale. *Aree dismesse o in corso di dismissione disciplinate dal vigente PRG* Riqualificare le aree produttive dismesse o in dismissione, per la formazione di nuovi spazi e servizi pubblici e per l'introduzione di nuove funzioni urbane caratterizzanti. *Insediamenti produttivi* Promuovere la qualificazione architettonica, ecologica e paesaggistica degli insediamenti produttivi esistenti; Favorire la rifunzionalizzazione commerciale dei fronti degli insediamenti produttivi esistenti lungo la SS. 75; Incrementare l'offerta produttivo-commerciale e terziaria lungo la SS. 75; Promuovere la formazione, la caratterizzazione architettonica e la riconoscibilità paesaggistica della SS.75 come "Strada Mercato"; Potenziare la fiera, previa messa in sicurezza idraulica: Attrezzare ecologicamente aree con caratteristiche ambientali, morfologiche, di accessibilità per ampliare l'offerta di aree per attività. *Frazioni urbane (Ospedaliccchio e Costano)-Centro Storico* Favorire il riuso del patrimonio edilizio non utilizzato finalizzato anche all'introduzione di funzioni terziarie diffuse compatibili a basso carico urbanistico; Riqualificare gli spazi pubblici (strade e piazze) anche al fine di identificare "luoghi centrali" riconoscibili per configurazione spaziale e funzioni; *Frazioni urbane (Ospedaliccchio e Costano)-*

consolidamento, Aree libere disciplinate dal vigente PRG, Aree dimesse o in corso di dismissione disciplinate dal PRG vigente, Insediamenti produttivi, Frazioni urbane-Centro storico, Frazioni urbane-Edificato consolidato ed in via di consolidamento, Forme insediative in ambito rurale.

Per il capoluogo nel suo complesso e tra il Capoluogo e le frazioni è evidenziato l'obiettivo di favorire il mantenimento di una discontinuità insediativa con funzione ecologico-ambientale. L'elenco completo degli obiettivi specifici, contenuto nell'Elab. D.P.2c è riportato nella nota 24.

3.4 Lo Schema Strutturale-strategico²⁹

Come accennato nel precedente punto 1.3 la parte propositiva finale del Documento programmatico, consiste nello "Schema Strutturale-strategico" con il quale, dopo aver evidenziato le componenti strutturali, i problemi e dopo aver definito gli obiettivi, si ipotizzano le risposte, articolandole in termini di "azioni" da attivare ed 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).

3.4.1 I caratteri dello Schema³⁰

Lo *Schema strutturale-strategico* condensa in una forma espressiva verbo-visiva, e cioè in un elaborato sia di testo che grafico, i contenuti propositivi del Documento Programmatico, del quale dunque rappresenta il "cuore".

Lo scopo dello Schema è quello di comunicare sinteticamente, efficacemente ed in modo sistemico, i contenuti "strutturali" e quelli "strategici" della proposta; laddove per strutturali si intendono quei contenuti che attengono alle componenti del territorio che ne costituiscono appunto la "struttura", 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. Questi ultimi contenuti, qualora

Edificato consolidato e in via di consolidamento Definire e completare i margini edificati; Ridisegnare e qualificare lo spazio pubblico; Integrare la dotazione di servizi pubblici e privati per garantire un sufficiente livello di autonomia delle frazioni; Promuovere l'individuazione e la definizione di "luoghi centrali" caratterizzati per configurazione spaziale e funzioni; *Forme insediative in ambito rurale: addensamenti insediativi e insediamenti lineari* Definire i margini edificati degli addensamenti insediativi; Favorire un miglioramento dell'assetto fisico, spaziale e paesaggistico degli insediamenti lineari; Assicurare la discontinuità tra gli insediamenti lineari; Favorire il mantenimento di una discontinuità insediativa a dominante verde.

²⁹ Vedi Elaborato grafico D.P.3 *Schema strutturale strategico*

non riguardino componenti strutturali, potranno essere definiti in sede di parte operativa del PRG, sulla base degli indirizzi della parte strutturale.

Questa forma di comunicazione è finalizzata sia ad esplicitare il più efficacemente possibile in sede di Conferenza di copianificazione le intenzioni dell'Amministrazione riguardo alle scelte del futuro PRG, sia a rendere partecipi i cittadini del processo di formazione del 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 bastioli.

La strutturalità dello Schema si manifesta sia nella individuazione di oggetti e situazioni, sostanzialmente esistenti, considerati risorse per la comunità in quanto di valore ecologico, culturale, paesaggistico, di patrimonio fisico sociale, etc. e come tali costituenti opportunità di vita civile e di sviluppo sociale, economico e culturale, sia nell'implicito riconoscimento che per essi il futuro Piano si esprimerà, prevalendo le necessità della tutela, della conservazione e del mantenimento, in termini regolativi nella Parte strutturale del PRG.

La strategicità dello Schema consiste, invece, nella individuazione delle situazioni nelle quali il funzionamento e l'assetto dei diversi sistemi (sistema paesaggistico-ambientale, sistema della mobilità, delle reti e impianti tecnologici, sistema insediativo) presentano criticità e carenze da superare e colmare con interventi prevalentemente settoriali; per esse lo Schema individua e costruisce le *azioni strategiche*. Consiste inoltre nella individuazione delle situazioni nelle quali possono prendere corpo le ipotesi progettuali di organizzazione spaziale del territorio di Bastia e nelle quali si intende concentrare la dimensione trasformativa del Piano. Per esse il Piano individua le *azioni strategiche integrate* intese come insiemi di interventi da promuovere nello stesso luogo, in tempi anche diversi, in più settori; insiemi di interventi integrati e sinergici finalizzati a perseguire determinati obiettivi di tipo funzionale, morfologico, ambientale, etc., attraverso l'attivazione di politiche e la allocazione di risorse economiche e finanziarie diverse, sia pubbliche che private, il coinvolgimento di operatori e soggetti diversi. Appartiene ancora alla dimensione strategica dello Schema la individuazione delle politiche e delle azioni sulle componenti strutturali del territorio; anche queste azioni espresse in termini di obiettivi, prestazioni da ottenere, soggetti coinvolti, istituzionali o privati, risorse coinvolgibili.

3.4.2 *La visione dell'organizzazione spaziale: i progetti strutturanti*

Lo *Schema struttural-strategico* sottende una visione dell'organizzazione spaziale di progetto che si propone di portare a sintesi il perseguimento del complesso degli obiettivi di cui al punto 3.3, assumendo sullo sfondo l'idea di città ed i temi dello sviluppo di cui ai punti 3.1 e 3.2; ciò fermo restando che per la concretizzazione di tale visione lo Schema individua un insieme articolato di azioni strategiche e di azioni integrate di cui ai successivi punti 3.4.3 e 3.4.4.

La visione è composta da alcune ipotesi di organizzazione spaziale del territorio comunale, riferite alla sua grande articolazione in spazi aperti estesi (rete ecologica, spazio rurale), sistema insediativo, rete delle infrastrutture della mobilità. Tali ipotesi si configurano come *progetti strutturanti* alla grande scala, significativi per caratteri morfologici e funzionali e dunque potenzialmente capaci di costituire i grandi riferimenti per dare senso e struttura all'esistente ed alle specifiche operazioni di conservazione o di trasformazione che occorrerà attivare, nello spazio e nel tempo, nel processo di sviluppo della città e del suo territorio. I progetti strutturanti pur facendo riferimento in prima istanza ed in prevalenza, come detto, alla grande articolazione del territorio comunale, si caratterizzano per una molteplicità di contenuti che attengono, in modo integrato, ad aspetti relativi al paesaggio-ambiente, alla mobilità, all'insediamento; ciò nel presupposto che la qualità dello spazio di vita da progettare e realizzare derivi anche dal ragionevole equilibrio tra detti aspetti.

Sono riconducibili al tema dei grandi spazi aperti (rete ecologica e spazio rurale) le seguenti componenti di progetto:

- i *contesti locali di paesaggio* da assumere come riferimento per la definizione, nel piano, delle regole per la eliminazione o attenuazione delle situazioni di degrado paesaggistico-ambientale, (dall'impatto, anche inquinante, degli allevamenti al patrimonio edilizio in abbandono), e degli indirizzi da assumere nella progettazione negli interventi trasformativi ammessi dal piano stesso;
- il *Parco dei fiumi Chiascio e Tescio* da attivare per assicurare la cura delle acque, delle sponde e della relativa vegetazione, per offrire alla città ed ai turisti uno spazio aperto suggestivo ed attrezzato per il tempo libero di tipo naturalistico;
- le *Aree agricole di discontinuità insediativa* (ai margini del Capoluogo e tra quest'ultimo e la frazione di Ospedalichio) per assicurare limiti all'espansione insediativa garantendo al contempo spazi aperti con funzione ecologico-ambientale.

Sono riconducibili al tema del *sistema insediativo*:

- la "*strada mercato*" e le "*porte di Bastia*", relative rispettivamente alla caratterizzazione dell'insediamento che si affaccia sulla SS 75 lungo gran parte del suo percorso di attraversamento del territorio bastiolo, ed alla caratterizzazione dei siti all'inizio del territorio comunale a nord e a sud, lungo e a monte della SS 75. La "*strada mercato*" consiste in una opera di qualificazione morfologica e paesaggistica, ai margini della strada, volta a facilitare, ai flussi che percorrono la SS 75, l'identificazione della città di Bastia attraverso una immagine di qualità coerente con il ruolo ed il rango di Bastia come città di servizi (commerciali, espositivi, sportivi, di accesso all'aeroporto di S. Egidio) e come città produttiva. Una immagine da affidare ad interventi capaci di "segnare" il percorso di attraversamento del territorio comunale e delle aree produttive e commerciali, rendendolo diverso, per maggiore qualità di paesaggio urbano e di architettura, dai molti analoghi presenti in Italia. Le "*porte di Bastia*" consistono invece in interventi di caratterizzazione morfologica e funzionale dei due siti citati, ad ovest per significare che il sito, oltre ad essere una porta al territorio bastiolo è anche un "nodo" di accesso all'aeroporto, ad est per offrire l'idea di Bastia come città di servizi per il tempo libero e per lo sport all'aria aperta. E' utile accennare alla opportunità di fare oggetto di concorsi nazionali o internazionali i progetti relativi alla "*strada mercato*" ed alle "*porte di Bastia*", temi di grande attualità nel panorama delle politiche di qualificazione urbana; si potrebbe trattare di operazioni di grande e positiva ricaduta di immagine, certamente utile alla città in questa fase di sviluppo.
- la *marginatura dell'insediamento del Capoluogo e delle frazioni* per definirne la forma come espressione di qualità ed identità. Si tratta di una operazione opportuna e necessaria innanzitutto sotto il profilo ambientale e paesaggistico, volta da un lato ad evitare espansioni nocive alla qualità urbana, dall'altro a limitare quella sensazione di provvisorietà e di condizione periferica propria delle situazioni che costituiscono un processo senza fine di erosione dello spazio rurale. Tale marginatura, nel caso del Capoluogo, va pensata in modo integrato con la definizione della "circonvallazione" di cui si dirà;
- il *consolidamento morfologico e funzionale del Capoluogo* articolato in due operazioni distinte. Innanzitutto il ridisegno organico della città consolidata, finalizzato al miglioramento complessivo delle aree prevalentemente residenziali e degli spazi pubblici attraverso la ridefinizione organica delle diverse parti della città e alla loro connessione, al miglioramento dei tessuti edilizi, al completamento della dotazione di servizi e attrezzature collettive, e al ridisegno e riqualificazione degli spazi pubblici; ciò con particolare attenzione all'asse stradale di via Roma che si deve confermare e sviluppare per la sua vocazione commerciale. In secondo luogo la riconfigurazione delle aree dismesse e la configurazione delle aree libere, ad ovest/sud ovest del Capoluogo e già coinvolte nel processo di

trasformazione insediativa previsto dal piano in vigore, come occasione per definire il margine della città verso il fiume Chiascio e verso la SS 75, per arricchire il sistema delle funzioni urbane di cui dotare il Capoluogo, per affrontare e risolvere questioni di dotazioni infrastrutturali e di servizi pubblici;

- la *riqualificazione delle frazioni di Costano ed Ospedalicchio* ed il *contenimento delle altre forme insediative nello spazio rurale* (insediamenti lineari lungo gli assi stradali). La qualificazione delle frazioni è affidata, oltre che alla marginatura di cui si è detto, a strategie di intervento differenziate a seconda dei contesti: mantenere e rafforzare l'identità, nei casi di Costano ed Ospedalicchio, creare nuove identità urbane, come nel caso di Tribbio; ciò attraverso la riorganizzazione delle aree di frangia, il completamento e la differenziazione della rete dei percorsi, il rafforzamento delle aree verdi e la riorganizzazione del sistema dei luoghi e degli spazi di uso collettivo.
- *aree produttive: riqualificazione e nuovo insediamento*. Si tratta di due operazioni distinte, una relativa alle aree esistenti, l'altra relativa alla risposta alla domanda di nuovo insediamento. Quanto alla prima, essa sostanzialmente consiste nella riqualificazione attraverso la cura di spazi pubblici e l'adeguamento degli edifici al fine di migliorare la qualità visiva, nonché una più accurata progettazione delle nuove realizzazioni al fine di perseguire sostenibilità ambientale e qualità sociale anche attraverso la promozione di aree per servizi alla produzione. Le parti limitrofe alla SS. 75 rientrano anche nell'operazione "strada mercato" di cui si è detto. Quanto alla seconda l'ipotesi organizzativa individua nella fascia ricompresa tra la SS. 75 e via Madonna di Campagna il sito più adatto all'offerta di nuove aree produttive. Ciò per la sua prossimità al sistema infrastrutturale di collegamento territoriale, per la possibilità che offre di poter essere coinvolto e poter contribuire alla costituzione della "Strada mercato", perché consente di evitare la messa in gioco di aree nel cuore dello spazio rurale con grandi ricadute sul piano ambientale, paesaggistico ed infrastrutturale.

Sono riconducibili alla *rete della mobilità*:

- *l'adeguamento e la sistemazione degli svincoli della SS 75* in modo da rendere più sicuro e fluido l'accesso al Capoluogo, al polo fieristico ed alle aree produttive, all'aeroporto di S. Egidio, etc.;
- *il completamento della Circonvallazione del Capoluogo*;
- *adeguamento e miglioramento diffuso della rete viaria del Capoluogo* nonché della disciplina del traffico;
- *un nuovo servizio ferroviario, basato sul rilancio della funzione metropolitana della linea ferroviaria Foligno-Assisi-Bastia-Perugia-Corciano-Castiglione del Lago*, con la previsione dello spostamento ad ovest dell'attuale stazione di Ospedalicchio, in prossimità della porta ovest di Bastia, alla quale attribuirebbe la funzione di nodo di scambio per la accessibilità all'aeroporto di S. Egidio;

- *completamento ed estensione della rete dei percorsi ciclo-pedonali* in funzione sia delle mobilità urbana, sia della fruizione del parco fluviale, della rete ecologica e dei paesaggi (“circuiti del paesaggio”).

Lo Schema Strutturale-strategico elabora le azioni da porre in essere per attuare, in modo sistematico e con metodo, i “progetti strutturanti”. Tali azioni, articolate in azioni strategiche sulle componenti strutturali sono riportate ai successivi punti 3.4.3 e 3.4.4.

3.4.3 *Le azioni strategiche sulle componenti strutturali*

Le *azioni strategiche* sulle componenti strutturali individuate dallo Schema si articolano come detto al precedente punto 3.4.1, in riferimento ai tre sistemi (sistema paesaggistico-ambientale, sistema della mobilità, delle reti e impianti tecnologici, sistema insediativo). Di seguito sono elencate le azioni individuate per ciascun sistema.

Sistema paesaggistico-ambientale

Azioni strategiche per la rete ecologica

- Riduzione dei rischi nelle aree sensibili con particolare riferimento agli interventi di manutenzione idraulica con il mantenimento dell'ufficiosità e per la riduzione delle locali condizioni di rischio, di rinaturalizzazione del fiume Chiascio anche per la sicurezza idraulica e di rinaturalizzazione del torrente Tescio per il recupero delle componenti naturali dell'alveo e il contenimento dei fenomeni di dissesto
- Sostegno alle attività agricole per la partecipazione alla formazione di componenti per la rete ecologica
- Ampliamento e completamento del Parco fluviale Chiascio-Tescio
- Valorizzazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua minori (Cagnole e Cagnolette)
- Mantenimento delle aree agricole di discontinuità insediativa con funzione ecologico-ambientale
- Assunzione di norme finalizzate alla tutela e salvaguardia delle risorse acquifere dall'inquinamento in relazione alla tipologia degli interventi urbanistici; alla messa in sicurezza dei pozzi attivi e dismessi che risultano un pericolo per la risorsa idrica; messa in sicurezza dei sistemi di collettamento delle acque nere, miste e bianche; monitoraggio delle acque sotterranee e superficiali

Azioni strategiche per il patrimonio insediativo diffuso

- Incentivazione al restauro e al riuso del patrimonio edilizio privato con valenza testimoniale e paesaggistica anche al fine di introdurre funzioni compatibili (turistiche, ricettive, tempo libero)

Azioni strategiche per il paesaggio

- Sostegno alle attività agricole per il riambientamento paesaggistico dei manufatti rurali
- Utilizzazione delle situazioni di trasformazione e sviluppo dell'insediamento come opportunità di evoluzione e caratterizzazione del paesaggio
- Riqualficazione del paesaggio (cave dismesse, impianti produttivi costituenti detrattori ambientali, allevamenti da riconvertire, uso del suolo non adeguato, insediamenti di scarsa qualità, manufatti delle reti tecnologiche, elettricità, telecomunicazioni, depuratori, etc) anche mediante meccanismi premiali
- Valorizzazione dei percorsi ciclo-pedonali di rilevanza paesaggistica lungo i fiumi Chiascio e Tescio con restauro degli elementi storici di attrezzamento del territorio (ponti, fontanili, etc.)

Azioni strategiche per l'uso compatibile delle risorse

- Promozione di forme d'uso compatibili delle risorse rinnovabili da assumere nell'ambito di attività agricole e produttive, in particolare ai fini energetici

Azioni di copianificazione con i comuni limitrofi

- Valorizzazione del sistema naturalistico ambientale del Fiume Chiascio-Tescio (Assisi, Bettona)
- Formazione della connessione ciclopedonale di fruizione paesaggistica tra i sistemi naturalistico-ambientali del Fiume Chiascio-Tescio e del Fiume Tevere (Perugia, Assisi)

Sistema della mobilità e delle reti tecnologiche

Azioni strategiche per la mobilità (infrastrutture viarie, sosta, trasporto pubblico su gomma, mobilità alternativa)

- Individuazione di soluzioni alternative ai tradizionali metodi di regolamentazione del traffico veicolare nei nodi di connessione tra la viabilità locale ed extra-locale
- Razionalizzazione della segnaletica stradale per una maggiore visibilità sia orizzontale che verticale
- Promozione di campagne di sensibilizzazione e di educazione sulle tematiche relative alle norme di circolazione e alla sicurezza stradale
- Individuazione di tracciati alternativi per la mobilità di attraversamento interno e di collegamento al sistema di mobilità d'area vasta
- Potenziamento con completamento della viabilità di circonvallazione del Capoluogo
- Adeguamento nodi viari
- Realizzazione nuovo sottopasso
- Realizzazione nuovi ponti sul fiume Chiascio
- Completamento della viabilità esistente nelle Frazioni e nelle Forme insediative in ambito rurale
- Formazione di nuovi parcheggi locali per la sosta dei residenti

- Formazione di nuovi parcheggi urbani di attestamento e di scambio con trasporto collettivo e con rete di percorsi ciclopedonali lungo la nuova circonvallazione urbana
- Riqualficazione architettonica e funzionale della stazione ferroviaria di Bastia Umbra e degli spazi pubblici di connessione con la città con miglioramento/adequamento della accessibilità ciclopedonale e carrabile
- Promozione della formazione di una nuova stazione ferroviaria Bastia-Ospedalicchio ovest anche a servizio dell'aeroporto di S. Egidio
- Valutazione della domanda effettiva di trasporto pubblico extraurbano, soddisfacimento del fabbisogno tramite maggiore efficienza del servizio
- Definizione di un servizio pubblico coordinato tra operatori privati e pubblici e amministrazioni limitrofe per promuovere un sistema integrato di trasporti
- Monitoraggio e controllo dei flussi di percorrenza privilegiati dalle utenze
- Potenziamento della viabilità di collegamento dell'area urbana con i centri limitrofi, in coordinamento con i diversi gestori e/o titolari delle infrastrutture
- Miglioramento dell'accessibilità, del comfort ambientale e della sicurezza degli spazi pubblici esistenti per la fruizione da parte dell'utenza ampliata (bambini, anziani, disabili, ecc.)
- Promozione di una nuova cultura della sostenibilità e, indirettamente, della propensione ad accettare forme di regolamentazione restrittiva della circolazione veicolare e della sosta
- Localizzazione di dispositivi di sicurezza, controllo e dissuasione della velocità nei tracciati viari distinti da maggiore pericolosità per le utenze sia veicolari che pedonali
- Distinzione dei percorsi secondo la tipologia di utenza (leggera e pesante)
- Miglioramento dell'estetica e dell'arredo complementare lungo le direttrici di accesso coerentemente al ruolo di riferimento territoriale di Bastia Umbra rispetto all'area vasta
- Definizione all'interno del centro abitato di spazi e percorsi dedicati alla mobilità pedonale e alla sosta
- Controllo e contenimento dei livelli di inquinamento acustico nelle aree urbane di maggior traffico;
- Adeguamento della rete esistente dei percorsi ciclo-pedonali finalizzato anche alla fruizione da parte dell'utenza ampliata (bambini, anziani, disabili, etc.)

Azioni di copianificazione per la mobilità

- Programmazione concertata di interventi di adeguamento infrastrutturale ai fini del miglioramento delle relazioni tra le rete viaria locale e la viabilità territoriale
- Potenziamento del servizio ferroviario per i collegamenti di livello comunale e territoriale (Trenitalia, R.F.I., etc.) con riqualficazione architettonica e funzionale della stazione di Bastia Umbra e degli spazi pubblici di connessione con la città (percorsi ciclopedonali) e con la promozione della formazione di una nuova

stazione ferroviaria Bastia-Ospedalichio ovest in prossimità della “porta ovest”, anche a servizio dell’aeroporto di S. Egidio

- Realizzazione nuovo svincolo di connessione tra la circonvallazione urbana e la SS.75 (Anas)
- Ottimizzazione dei percorsi pubblici su gomma e realizzazione di un’autostazione in relazione alle linee FS e ai percorsi pedonali e ciclabili.

Azioni strategiche per l’uso compatibile delle risorse

- Incentivazione dell’adozione di forme di produzione di energia da fonti rinnovabili mediante la realizzazione di specifici impianti

Azioni strategiche per gli impianti e le reti tecnologiche

- Controllo e funzionalizzazione del ciclo delle acque
- Miglioramento ed integrazione della rete fognaria

Sistema insediativo

Azioni strategiche di tutela e valorizzazione per il Centro storico del Capoluogo

- Promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e riqualificazione dello spazio pubblico
- Promozione dell’introduzione di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità bastiola
- Incentivazione di interventi di riabilitazione e riuso del patrimonio edilizio residenziale privato sottoutilizzato e in degrado
- Sostegno per l’integrazione di servizi essenziali e commerciali di vicinato ai fini del potenziamento della funzione residenziale

Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per l’insediamento consolidato e in via di consolidamento del Capoluogo

- Integrazione di servizi e spazi pubblici
- Promozione di interventi di riqualificazione della rete degli spazi pubblici di relazione (riconoscibilità, definizione e attrezzamento)
- Promozione di interventi di rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio privato esistente per l’introduzione di funzioni e attività non residenziali al piano terra
- Definizione e completamento del margine dell’insediamento

Azioni strategiche per la definizione progettuale delle aree libere e/o dimesse disciplinate dal vigente PRG

- Promozione di uno studio di fattibilità (Master Plan) per la gestione del processo di trasformazione delle previsioni inattuali del PRG in vigore
- Promozione di interventi di riqualificazione ecologico-ambientale e morfologico-funzionale delle aree trasformabili sulla base di criteri coerenti con il nuovo disegno complessivo di sviluppo del Capoluogo e con eventuali indicazioni del master Plan fatte proprie dall’Amministrazione

- Eventuale recupero e riuso di elementi esistenti (silos) a testimonianza delle attività produttive storiche bastiole

Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per il Centro Storico delle frazioni urbane (Ospedalicchio e Costano)

- Promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e riqualificazione dello spazio pubblico
- Promozione di interventi di riabilitazione e riuso del patrimonio edilizio esistente privato sottoutilizzato e in degrado

Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per l'edificato consolidato e in via di consolidamento delle frazioni urbane (Ospedalicchio e Costano)

- Integrazione di servizi e spazi pubblici
- Definizione e completamento dei margini dell'insediamento

Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per le forme insediative in ambito agricolo

Addensamenti insediativi

- Definizione dei margini degli addensamenti insediativi
- Sostegno per l'integrazione di servizi essenziali e commerciali di vicinato ai fini del mantenimento della funzione residenziale

Insedimenti lineari esistenti

- Qualificazione architettonica e paesaggistica degli insediamenti
- Contenimento degli insediamenti
- Mantenimento e integrazione degli spazi aperti di discontinuità degli insediamenti

Azioni strategiche di mantenimento, miglioramento e riqualificazione per gli insediamenti produttivi

- Promozione di interventi di riqualificazione architettonica, ecologica e paesaggistica degli insediamenti produttivi esistenti
- Promozione regolamentata di interventi di rifunzionalizzazione commerciale dei fronti degli insediamenti produttivi esistenti lungo la SS.75
- Promozione di interventi di definizione morfologica e architettonica unitaria delle aree produttivo-commerciali lungo la SS.75 come "Strada Mercato"
- Potenziamento dell'offerta di aree produttivo-commerciali lungo la SS.75

Azioni strategiche per la rete delle centralità

- Potenziamento delle centralità di livello urbano esistenti
- Potenziamento delle centralità di livello locale esistenti
- Promozione di nuove centralità di livello locale

Azioni strategiche per le polarità di settore

- Potenziamento delle polarità esistenti (ampliamento Fiera dell'Umbria a particolare caratterizzazione ambientale, morfologica e architettonica con definizione della SS 75 nel tratto prospiciente la Fiera come "Strada Mercato")
- Promozione della formazione di nuove polarità funzionali attraverso gli interventi previsti nelle aree trasformabili del PRG vigente

Azioni strategiche "Porte di Bastia"

- Porta ovest: formazione di un polo per lo scambio intermodale di servizio all'aeroporto
- Porta est: formazione di un luogo per funzioni ricreative e sportive all'aria aperta

Azioni strategiche per il turismo

- Promozione di interventi per la realizzazione di strutture ricettive di qualità legate all'attività produttivo-commerciale di Bastia
- Sostegno alle attività agricole per la introduzione di attività integrative compatibili in ambito agricolo (turistiche, sportive, ludiche, tempo libero etc.)

Azioni strategiche per l'uso compatibile delle risorse

- Incentivazione dell'adozione di forme di riduzione del consumo energetico nella manutenzione, recupero e nuova costruzione del patrimonio edilizio
- Incentivazione dell'adozione di forme di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare nell'ambito degli insediamenti produttivo-commerciali
- Promozione della certificazione di qualità dei prodotti per legare il territorio alle produzioni tipiche
- Incentivazione di strumenti di promozione del territorio quali progetti di filiera e progetti d'area

Azioni strategiche per la prevenzione sismica

- Promozione di politiche atte a mettere in sicurezza la SUM (Struttura Urbana Minima) individuata dal piano
- Promozione di studi di microzonazione sismica per l'individuazione di eventuali aree caratterizzate da amplificazione sismica locale

3.4.4 Le azioni strategiche integrate sul sistema insediativo

Le Azioni strategiche integrate mirano, attraverso un approccio integrato, alla soluzione dei problemi urbanistici in specifiche parti del sistema insediativo di Bastia, la cui riqualificazione viene considerata prioritaria nel processo di pianificazione comunale.

Le *azioni strategiche integrate* comportano definizioni progettuali unitarie d'area che hanno ad oggetto contenuti contemporaneamente appartenenti ai due o tre temi di riferimento: la rete ecologica, la rete della mobilità, l'insediamento. Queste

circostanze sono particolarmente presenti nel caso della sistemazione della “strada mercato”, nel caso della sistemazione della “forma urbis” del Capoluogo (in cui sono da progettare, ancorché per parti, porzioni integrate di circonvallazione e di addizioni insediative), nel caso delle “porte di Bastia”, nonché nella riconfigurazione delle aree dismesse e nella configurazione delle aree libere ad ovest-sud-ovest del Capoluogo (in cui sono da coniugare insieme contenuti ambientali, a partire dal Parco dei fiumi, e contenuti relativi alle infrastrutture ed al sistema insediativo).

Si tratta di Azioni che assumono ciascuna la denominazione dei luoghi cui si riferiscono e che vengono di seguito illustrate con una Scheda descrittiva di testo ed uno Schema grafico.

La Scheda descrittiva illustra la parte dell’insediamento interessata, precisandone le caratteristiche ed evidenziandone i problemi; essa precisa poi gli obiettivi da perseguire e individua schematicamente gli interventi da attivare.

Lo Schema grafico rappresenta gli interventi consentendo di cogliere le interazioni che essi, nei diversi sistemi e settori, sono in grado di promuovere: da questo punto di vista rappresentano anche uno strumento per pratiche di coinvolgimento di soggetti, operatori e cittadini.

Le *Azioni strategiche integrate* di seguito riportate sono così denominate:

Bastia Centro Storico
Bastia Capoluogo
Borgo I Maggio
Campiglione
Bastiola
Villaggio XXV Aprile
Santa Lucia
Ospedalicchio
Costano
S. Lorenzo
Tribbio
Zona industriale

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **BASTIA CENTRO STORICO**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: l'insediamento, caratterizzato da una orografia pianeggiante, è ubicato nella piana del Fiume Chiascio, in prossimità della direttrice di fondovalle Foligno-Perugia.

Descrizione morfologica: il nucleo più antico del centro storico è databile intorno al secolo XI, risale al XVII secolo "l'aggiunta" che raddoppia e reitera lo schema planimetrico del primo nucleo. La piazza principale dalla forma molto allungata corrisponde all'antico foro boario del Comune successivamente spostato nell'attuale piazza del Mercato. La viabilità quadripartisce il centro secondo le direzioni nord-sud, est-ovest. La viabilità secondaria è costituita da assi disposta a pettine (direzione est-ovest) rispetto all'asse nord-sud.

Caratteri tipologici: il centro è caratterizzato da un'alta mixité tipologica e funzionale. La presenza della tipologia di base è consistente; gli edifici specialistici principali sono costituiti dalle chiese e dal palazzo comunale. La qualità architettonica degli edifici è disomogenea. Non vi sono particolari spazi destinati a verde privato.

Servizi e spazi pubblici: gli spazi pubblici sono costituiti dalla piazza principale (Piazza Mazzini) e dalla piazza antistante il Comune (Piazza Cavour). I servizi pubblici principali sono rappresentati dagli uffici comunali e da alcuni uffici di interesse pubblico; è rilevabile una buona percentuale di esercizi di vicinato.

Accessibilità: è garantita da quattro percorsi principali, di cui tre aperti al traffico veicolare, seppure con alcune limitazioni. In alcuni vicoli il transito è consentito, ai soli pedoni. La piazza è destinata in parte a parcheggio pubblico a pagamento.

PROBLEMI

Morfologia urbana: Qualità diffusa del tessuto di base con episodi di scarsa qualità architettonica .

Problemi paesaggistici e ambientali: Detrattori paesaggistici costituiti dalla presenza di manufatti in abbandono. Inquinamento acustico.

Spazi pubblici e servizi: mancanza di qualità degli spazi pubblici.

Accessibilità e mobilità: Il traffico veicolare e i parcheggi non permettono la esclusiva fruizione pedonale dell'intero centro storico.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Favorire la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente anche attraverso il riuso del patrimonio edilizio non utilizzato
- Mantenere le funzioni pubbliche
- Razionalizzare la circolazione veicolare al fine di favorire la mobilità pedonale
- Incentivare gli esercizi di vicinato
- Valorizzare il mercato settimanale come valore culturale e identitario di Bastia
- Valorizzare il riconoscimento della centralità urbana per funzioni e attività di tipo culturale
- Promuovere interventi volti ad attribuire qualità architettonica al patrimonio edilizio esistente attraverso il coinvolgimento dei privati

INTERVENTI

- Definizione di discipline e procedure guidate per la progettazione collaborativa fra privato e pubblico
- Individuazione di un Piano integrato per il recupero del centro storico
- Attivazione di politiche di incentivazione fiscale per i residenti.
- Attivazione di politiche di park pricing per i residenti.
- Realizzazione di parcheggi di scambio intermodali (bike Bastia) a ridosso del centro
- Attivazione di politiche per consolidare e incrementare la presenza di funzioni pubbliche e di esercizi commerciali.
- Recupero del patrimonio edilizio dismesso
- Promozione del Mercato settimanale come manifestazione connessa all'identità sociale e produttiva
- Riqualificazione della piazza principale al fine di caratterizzare il suo valore identitario sociale e produttivo
- Progettazione e gestione degli spazi pubblici nel rispetto della fruibilità ciclo-pedonale

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **BASTIA CAPOLUOGO** Scheda Descrittiva

Ubicazione: L'area si estende verso est dal centro storico fino a Viale Gramsci; lungo la direzione nord-sud da Viale Gramsci alla ferrovia. Si tratta di un'area molto vasta, che presenta differenti caratteri sia in relazione alle funzioni che alle tipologie.

Descrizione morfologica: tessuto recente con impianto prevalentemente riconoscibile diviso dall'asse commerciale di via Roma. Gli isolati sono prevalentemente residenziali a bassa, media e alta densità. Lungo l'asse di via Roma il tessuto, di impianto unitario recente, è organizzato su una maglia viaria regolare ed è costituito da tipologie edilizie a media/bassa densità.

Caratteri tipologici: l'area è prevalentemente definita da tipologie residenziali di base, articolate in edifici unifamiliari e plurifamiliari isolati caratterizzati da spazi adibiti a verde privato. Sono presenti anche alcuni edifici in linea con piano terra generalmente adibito a garage o a negozi di vicinato. La qualità architettonica è mediamente discreta. Lungo l'asse di via Roma l'insediamento è caratterizzato da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali, omogenee per caratteri tipologici e architettonici; spazi verdi di pertinenza definiscono l'edificato. Gli edifici specialistici presenti sono destinati a scuole e uffici sanitari. L'area è inoltre caratterizzata dalla presenza di strutture produttive. L'intero insediamento è caratterizzato dalla presenza di aree libere e/o dimesse.

Servizi e spazi pubblici: I servizi sono costituiti da uffici pubblici (ASL), edifici scolastici e aree a verde pubblico; scarsa presenza di esercizi di vicinato.

Accessibilità: la viabilità è costituita da una fitta trama di strade "residenziali", aventi una sezione trasversale piuttosto limitata. I parcheggi pubblici di superficie sono generalmente insufficienti anche per i soli residenti. I marciapiedi risultano difficilmente accessibili.

PROBLEMI

Morfologia urbana: scarsa qualità architettonica degli edifici. Presenza di strutture produttive non compatibili con il contesto.

Problemi paesaggistici e ambientali: fenomeno diffuso di inquinamento acustico.

Spazi pubblici e servizi: gli spazi pubblici sono costituiti da giardini privi di configurazione e attrezzamento. Non sono presenti attrezzature per lo sport.

Accessibilità e mobilità: i parcheggi di superficie risultano insufficienti. La viabilità presenta dei punti di criticità in corrispondenza degli innesti su via Roma e viale Gramsci. La mobilità veicolare su via Roma risulta difficoltosa e congestionata per la sovrapposizione di funzioni (asse commerciale e viabilità di scorrimento) e l'inadeguatezza delle caratteristiche stradali (i marciapiedi sono a ridosso della strada mentre i parcheggi sono a ridosso dei fabbricati). Non sono presenti piste ciclabili.

OBIETTIVI

- Riqualificare il patrimonio edilizio esistente
- Rendere più sicura la circolazione veicolare
- Caratterizzare morfologicamente le fronti edificate su via Roma
- Realizzare interventi di miglioramento della viabilità di connessione tra rete extraurbana e rete urbana
- Caratterizzare morfologicamente e funzionalmente l'ingresso alla città
- Prevedere la riconversione di strutture produttive non compatibili con il contesto residenziale
- Creare una rete di mobilità alternativa

INTERVENTI

- Realizzazione di opere di arredo urbano lungo via Roma
- Realizzazione della strada di circonvallazione, relativi nodi viari e ponti sul fiume Chiascio
- Realizzazione di un nuovo sottopasso per connettere Bastia capoluogo con Borgo I Maggio
- Interventi di riqualificazione degli spazi pubblici
- Realizzazione di aree attrezzate per lo sport o attrezzamento delle aree verdi esistenti
- Realizzazione di un collegamento pedonale tra il Centro Storico e l'area Petriani
- Qualificazione dei fronti urbani di via Veneto e incentivazione delle attività di vicinato
- Predisposizione di uno studio di fattibilità (Master Plan) per la gestione del processo di trasformazione delle funzioni inattuale del PRG in vigore
- Promozione di interventi di riqualificazione ecologico-ambientale e morfologico-funzionale delle aree dimesse/libere sulla base di criteri coerenti con il nuovo disegno complessivo di sviluppo del capoluogo e con eventuali indicazioni del Master Plan fatte proprie dall'Amministrazione
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **BORGO I MAGGIO**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: edificazione compresa tra il fiume Tescio a nord, la linea ferroviaria a sud e la viabilità locale a ovest e a est.

Descrizione morfologica: l'edificazione precedente agli anni '50, costituita da tipologie edilizie a media/bassa densità è organizzata su una maglia viaria regolare che si appoggia su via Firenze; il resto dell'edificazione di impianto recente non presenta un disegno riconoscibile ad eccezione di una parte a destinazione residenziale a disegno unitario, esito di un progetto esecutivo, costituita da isolati con tipologie edilizie a bassa densità, con margini definiti geometricamente e architettonicamente. Presenza di aree libere non funzionalizzate nella parte a nord dell'insediamento verso il fiume Tescio.

Caratteri tipologici: l'edificazione lungo via Firenze è caratterizzata da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali disposte lungo la viabilità di distribuzione, omogenee per caratteri tipologici e architettonici; spazi verdi di pertinenza definiscono l'edificato. Il resto dell'edificato è a bassa densità, ad eccezione della parte a nord e nord-est, più recente, caratterizzata da edifici multipiano.

Servizi e spazi pubblici: l'edificazione lungo via Firenze è caratterizzata da un'area centrale a servizi (centro sociale, attrezzature per lo sport e spazi verdi); sono presenti anche alcuni esercizi di vicinato. Edifici scolastici sono ubicati a ridosso della ferrovia.

Accessibilità: via della Repubblica costituisce la principale arteria viabilistica dell'area; da essa si diparte la viabilità secondaria di accesso all'insediamento. Un tratto di pista ciclabile in sede non protetta è presente lungo via della Repubblica. Scarsa dotazione di parcheggi pubblici di superficie.

PROBLEMI

Morfologia urbana: Disomogenea qualità architettonica degli edifici.

Problemi paesaggistici e ambientali: Fonte di inquinamento rilevante sotto il profilo acustico e delle polveri sono determinate dalle lunghe code che si formano in corrispondenza del passaggio a livello ferroviario.

Spazi pubblici e servizi: Le aree di verde pubblico non risultano configurate.

Accessibilità e mobilità: La linea ferroviaria e il fiume Tescio rappresentano elementi di cesura tra l'insediamento e le altre parti della città. Il passaggio a livello ferroviario costituisce un ostacolo alla fluidità del traffico. la mobilità veicolare risulta congestionata lungo via Firenze.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Creare collegamenti viabilistici e pedonali con Bastia capoluogo e con Campiglione
- Potenziare la rete della mobilità alternativa
- Definire architettonicamente gli edifici
- Riquilibrare morfologicamente e funzionalmente i fronti edificati lungo via Firenze
- Mantenere il carattere unitario dell'intervento "Case a L"
- Promuovere interventi di alta qualità (ambientale, morfologica e funzionale) nelle aree libere non attuate

INTERVENTI

- Realizzazione della circonvallazione, relativi nodi viari e ponti sul fiume Chiascio
- Realizzazione nuovo sottopasso per connettere Borgo I Maggio a Bastia capoluogo
- Realizzazione di sottopassaggi di collegamento con Bastia Capoluogo
- Realizzazione di attraversamenti sul fiume Tescio di collegamento con Campiglione
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive
- Definizione di "luoghi centrali" caratterizzati per configurazione spaziale e funzioni
- Interventi di riqualificazione ecologico-ambientale e morfologico-funzionale delle aree libere, sulla base di criteri coerenti con il nuovo disegno complessivo di sviluppo del Capoluogo e con gli indirizzi attuativi assunti dal nuovo PRG
- Riqualificazione degli spazi pubblici

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **CAMPIGLIONE SR 147**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: edificazione compresa tra il fiume Tescio a sud, la SR 147 a nord, l'incrocio con via Firenze ad ovest, le aree agricole verso est.

Descrizione morfologica: edificato il cui principio insediativo è legato alla viabilità di valenza intercomunale; il rapporto tra l'edificato e la viabilità è spesso mediato dalla presenza di spazi privati.

Caratteri tipologici: l'insediamento è caratterizzato da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali disposte lungo la viabilità di distribuzione, omogenee per caratteri tipologici e architettonici: ampi spazi verdi di pertinenza definiscono l'edificato. Presenza di alcuni edifici specialistici per attività ricettive (hotel).

Servizi e spazi pubblici: l'insediamento è caratterizzato da un'area centrale a verde pubblico e servizi.

Accessibilità: l'accessibilità è basata sulla dorsale della SR 147 assisana, da cui si diparte ortogonalmente la viabilità di penetrazione.

PROBLEMI

Morfologia urbana: scarsa qualità urbana dell'insediamento. Presenza di edifici con accesso diretto dalla SR 147. Presenza di attività produttive in prossimità del fiume Tescio. Assenza di definizione del margine urbano verso est.

Problemi paesaggistici e ambientali: Presenza di insediamenti industriali a ridosso del fiume Tescio, non compatibili con il contesto ambientale e paesaggistico. Bassa qualità paesaggistica dell'edificato. Presenza di aree verdi marginali non definite.

Spazi pubblici e servizi: L'insediamento è carente dei servizi necessari a garantire un sufficiente grado di autonomia funzionale; unici luoghi aggregazione presenti sono un centro sociale e spazi verdi di dimensioni limitate attrezzati con campo da gioco in cemento. L'insediamento è dotato di cimitero.

Accessibilità e mobilità: scarsa dotazione di parcheggi di superficie. Condizioni di scarsa sicurezza in uscita e in entrata dalla SR 147. Assenza di piste ciclopedonali.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Definire il margine insediativo verso est
- Riquilibrare il verde pubblico
- Perseguire un miglioramento dell'assetto urbano attraverso l'individuazione la definizione di "luoghi centrali"
- Recuperare e valorizzare le relazioni tra l'insediamento e il fiume Tescio
- Creare una rete di mobilità alternativa
- Migliorare la connessione veicolare tra la SR 147 e la viabilità locale (via Sicilia)
- Valorizzare il verde privato.

INTERVENTI

- Realizzazione di uno spazio di aggregazione che rappresenti una centralità locale
- Riquilibrare i margini insediativi
- Realizzazione della circonvallazione, relativi nodi viari e ponti sul fiume Chiascio
- Creazione di un collegamento con il percorso verde ciclo-pedonale del fiume Tescio
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive
- Attivazione di programmi e politiche per la qualificazione funzionale e formale delle aree libere
- Creazione di orti urbani.

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **BASTIOLA**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: l'insediamento è ubicato sulla riva destra del fiume Chiascio, a nord del capoluogo, presso il ponte omonimo lungo la viabilità regionale che conduce ad Assisi.

Descrizione morfologica insediamento costituito da un tessuto storico disposto lungo il percorso storico della SR 147 assisana caratterizzato da un fronte edificato prevalentemente continuo e da una edificazione risalente alla prima metà del novecento a bassa densità lungo via San Bartolo. L'espansione recente a bassa e media densità, prevalentemente residenziale presenta margini non definiti architettonicamente. Insediamenti produttivi non compatibili con il contesto residenziale sono presenti lungo la SR 147.

Caratteri tipologici insediamento non continuo e disomogeneo per caratteri tipologici e architettonici, costituito da isolati con tipologie edilizie residenziali a bassa e media densità, prevalentemente residenziali. L'edificato sul versante est è adiacente agli spazi verdi fluviali. E' presente un' area adibita a servizi e a verde sportivo.

Servizi e spazi pubblici la dotazione di servizi è concentrata in due distinte aree: la piazza principale con edificio scolastico e più a sud il centro sociale.

Accessibilità: è costituita dalla dorsale della SR 147 assisana; da questa si dipartono i tratti di viabilità distribuzione e accesso alle residenze.

PROBLEMI

Morfologia urbana: margini definiti geometricamente ma non architettonicamente con spazi pubblici spesso non caratterizzati per funzione o forma. Presenza di aree per servizi e verde pubblico da qualificare. Presenza di edifici produttivi da recuperare.

Problemi paesaggistici e ambientali: detrattori ambientali costituiti da manufatti produttivi

Spazi pubblici e servizi: buona la dotazione di servizi, insufficiente la presenza di esercizi di vicinato

Accessibilità e mobilità: l'area presenta notevoli problemi di accessibilità e di mobilità per l'inadeguatezza dei nodi viari e la carenza dei parcheggi

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Creare una rete di mobilità alternativa
- Favorire la riqualificazione architettonica degli edifici
- Migliorare la dotazione di parcheggi
- Creare un rapporto con l'area perifluviale

INTERVENTI

- Realizzazione nuovi tratti viabilistici al fine di migliorare i collegamenti con Santa Lucia e il Capoluogo
- Realizzazione della nuova circonvallazione, relativi nodi viari e ponti sul fiume Chiascio
- Realizzazione nuovi sottopassi
- Interventi di riqualificazione degli spazi pubblici
- Interventi di riqualificazione dei margini insediativi
- Definizione di "luoghi centrali" caratterizzati per configurazione spaziale e funzioni
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive
- Recupero degli edifici storici lungo la SR 147 assisana
- Creazione di un collegamento con il percorso verde ciclo-pedonale del fiume Chiascio

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **VILLAGGIO XXV APRILE**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: l'insediamento è ubicato ad ovest del capoluogo, oltre il fiume Chiascio. E' compreso tra le aree agricole ad ovest; la ferrovia a nord; la SS 75 a sud.

Descrizione morfologica tessuto di impianto unitario recente (PPE del 1974) organizzato su una maglia viaria regolare e costituito prevalentemente da tipologie edilizie a media/bassa densità.

Caratteri tipologici l'insediamento è caratterizzato da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali disposte lungo la viabilità di distribuzione, omogenee per caratteri tipologici e architettonici; spazi verdi di pertinenza definiscono l'edificato.

Servizi e spazi pubblici l'insediamento è caratterizzato da un'area centrale a servizi dove sono presenti anche alcuni esercizi di vicinato.

Accessibilità: via Monte Vettore-Via San Bartolo costituisce la principale arteria viabilistica dell'area, da essa si diparte la viabilità secondaria di accesso all'insediamento; i parcheggi di superficie risultano appena sufficienti.

PROBLEMI

Morfologia urbana: presenza di elementi di disqualità nella parte est di Via Monte Vettore

Problemi paesaggistici e ambientali: presenza di aree verdi marginali non definite

Spazi pubblici e servizi scarsa qualità degli spazi pubblici

Accessibilità e mobilità: inadeguato collegamento viabilistico con Bastiola

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Creare una rete di mobilità alternativa
- Promuovere interventi di riqualificazione dei servizi pubblici esistenti
- Promuovere interventi di riqualificazione ed attrezzamento degli spazi pubblici
- Definire il margine insediativo verso ovest
- Qualificare ed attrezzare gli spazi pubblici
- Qualificare l'immagine urbana

INTERVENTI

- Realizzazione della circonvallazione e relativi nodi viari volti a migliorare la connessione infrastrutturale dell'insediamento con Bastiola
- Realizzazione nuovo sottopasso
- Qualificazione dei servizi pubblici esistenti
- Definizione e completamento del margine insediativo verso ovest
- Riqualificazione morfologica nella zona tendone e scuole
- Individuazione e definizione "di luoghi centrali", caratterizzati per configurazione spaziale e funzioni
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive
- Realizzazione del nuovo nodo di connessione tra la circonvallazione urbana e la SS 75

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **SANTA LUCIA**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: edificazione compresa tra il fiume Chiascio ad est ed a nord, e la strada Torgianese a sud; ad ovest è separata dal Quartiere XXV Aprile da una strada ad alto scorrimento (Via Monte Vettore).

Descrizione morfologica: Tessuto di impianto recente (successivo al 1950), organizzato su una maglia viaria regolare, costituito da tipologie edilizie a media/bassa densità.

Caratteri tipologici: L'insediamento è caratterizzato da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali, disposte lungo la viabilità di distribuzione. Piccoli esercizi di vicinato sono presenti lungo la Via Torgianese, in località Santa Lucia.

Servizi e spazi pubblici: I servizi pubblici presenti consistono in pochissimi spazi a verde, scarsamente attrezzati.

Accessibilità: La strada Torgianese costituisce l'arteria principale della mobilità dell'area, da essa si diparte la viabilità secondaria di accesso all'insediamento. La trama stradale secondaria è molto fitta e la sezione stradale è limitata.

PROBLEMI

Morfologia urbana: Scarsissima qualità urbana, riscontrabile soprattutto nello "spazio rionale" e nelle scuole.

Problemi paesaggistici e ambientali: scarsa valorizzazione delle relazioni tra l'insediamento e il fiume. L'insediamento ricade in parte in zona esondabile così come individuata dal PAI.

Spazi pubblici e servizi: L'area è carente di servizi che le possano garantire un sufficiente grado di autonomia funzionale; gli unici servizi presenti sono costituiti da alcuni esercizi di vicinato e da un piccolo centro alimentare.

Accessibilità e mobilità: scarsa dotazione di parcheggi di superficie. Condizioni di scarsa sicurezza negli incroci con la SS 75 e lungo la via Torgianese (ad alto scorrimento) che attraversa l'abitato. I parcheggi sono "a pettine" rispetto alla strada. La mobilità interna è limitata da una sezione stradale insufficiente.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Promuovere interventi di miglioramento della viabilità di connessione tra rete extraurbana e rete urbana
- Creare una rete di mobilità alternativa
- Riqualificare e attrezzare il verde pubblico
- Qualificare l'immagine urbana
- Definire architettonicamente gli edifici
- Recuperare e valorizzare le relazioni tra l'insediamento e il fiume Chiascio
- Mettere in sicurezza l'insediamento dal rischio di esondazione
- Favorire eventuali operazioni di diradamento

INTERVENTI

- Individuazione e creazione di nuove aree da adibire a parcheggio
- Realizzazione nuovi tratti viabilistici al fine di migliorare i collegamenti tra l'insediamento e il Capoluogo e di un novo ponte sul fiume Chiascio
- Miglioramento dell'accessibilità e della fruizione dei luoghi attraverso collegamenti di trasporto pubblico locale
- Creazione di un collegamento con il percorso verde ciclo-pedonale del fiume Chiascio
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive
- Realizzazione di nuove centralità urbane legate ad una progettazione di qualità dei luoghi di aggregazione
- Realizzazione di opere per la messa in sicurezza dell'insediamento dal rischio di esondazione

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **OSPEDALICCHIO**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: Insediamento ubicato a nord ovest del territorio comunale, caratterizzato dalla presenza di un fascio di infrastrutture di rilevanza intercomunale: linea ferroviaria, SS 75, SR 147.

Descrizione morfologica: la frazione è costituita da un borgo storico riconoscibile e compiuto e da una espansione recente priva di identità e in parte incompleta.

Caratteri tipologici: il nucleo storico è costituito da edilizia prevalentemente residenziale con presenza di alcuni esercizi di vicinato. L'edificato recente, adiacente al nucleo storico, è costituito da isolati con tipologie edilizie a bassa e media densità. L'insediamento è caratterizzato dalla presenza di aree produttive/commerciali, servizi e un'area attrezzata per lo sport.

Servizi e spazi pubblici: la dotazione di una scuola e di servizi è tale da rendere questa area urbana nel suo complesso sufficientemente autonoma.

Accessibilità: l'area beneficia della presenza di grandi infrastrutture viarie quali la SS 75, la SR 147, la linea ferroviaria; la SR 147 assume il ruolo di asse viario di attraversamento e di connessione tra le parti. E' inoltre da sottolineare l'immediata vicinanza dell'insediamento con l'aeroporto di S. Egidio.

PROBLEMI

Morfologia urbana: presenza di degrado edilizio nel nucleo storico dell'insediamento. Nelle zone di espansione presenza di margini morfologicamente ma non architettonicamente definiti con spazi pubblici spesso non caratterizzati per funzione o forma. Presenza di aree per servizi e verde pubblico non attuate.

Problemi paesaggistici e ambientali: La zona industriale determina la presenza di aree sensibili a diversi tipi di inquinamento. Parte dell'edificato esistente e delle infrastrutture ricadono nell'area a elevata vulnerabilità degli acquiferi.

Spazi pubblici e servizi: buona dotazione di servizi pubblici.

Accessibilità e mobilità: nonostante la notevole dotazione infrastrutturale, l'area presenta notevoli problemi di accessibilità e di mobilità per l'inadeguatezza dei nodi viari e per la eccessiva sovrapposizione di flussi e funzioni.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Promuovere interventi di riqualificazione architettonica degli edifici
- Definire i margini e promuovere la ricucitura dei tessuti
- Riqualificare le aree produttive
- Incentivare le funzioni commerciali lungo la SS75
- Valorizzare la piazza per il suo valore culturale e identitario
- Creare una rete di mobilità alternativa
- Migliorare i collegamenti pedonali tra Ospedalichio e l'insediamento produttivo a sud della SS75

INTERVENTI

- Definizione e completamento del margine insediativo verso la ferrovia a nord
- Riqualificazione degli spazi pubblici
- Realizzazione di centralità di livello locale
- Realizzazione di collegamenti pedonali con la zona produttiva a sud della SS75
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere il tessuto connettivo e a istituire collegamenti tra le diverse zone e le strutture ricreative e sportive
- Promozione di forme di collaborazione con l'amministrazione per un'attuazione di qualità dello sviluppo insediativo lungo la SS75
- Promozione della formazione di una nuova stazione ferroviaria come terminal dell'aeroporto
- Realizzazione di un'area con attività commerciali legate alla promozione del territorio e di alta qualità architettonica con funzione di riconoscibilità e caratterizzazione dell'ingresso al territorio comunale anche in relazione al vicino aeroporto.

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **COSTANO**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: Insediamento ubicato nella parte meridionale del territorio comunale, in prossimità del fiume Chiascio.

Descrizione morfologica: la frazione è costituita da un piccolo borgo storico riconoscibile e compiuto e da una espansione recente priva di identità e in parte incompleta.

Caratteri tipologici: il nucleo storico è costituito da edilizia prevalentemente residenziale con presenza di alcuni esercizi di vicinato. L'edificato recente, adiacente al nucleo storico è costituito da isolati con tipologie edilizie a bassa e media densità. Completano l'insediamento: a sud un'area produttiva, a est un'area a servizi e ad ovest un'area attrezzata per lo sport.

Servizi e spazi pubblici: la dotazione degli spazi pubblici e dei servizi è tale da rendere la frazione sufficientemente autonoma (edifici scolastici, scuola di musica, campi da gioco, cimitero).

Accessibilità: il centro abitato è attraversato dalla viabilità di collegamento intercomunale che conduce in direzione nord-sud a Bettona e in direzione est-ovest a Torgiano.

PROBLEMI

Morfologia urbana: presenza di degrado edilizio nel nucleo storico dell'insediamento. Nelle zone di espansione presenza di margini definiti morfologicamente ma non architettonicamente.

Problemi paesaggistici e ambientali: la presenza cospicua di allevamenti di suini provoca nell'aria il ristagno di effluvi maleodoranti specie in alcune stagioni, oltre a costituire, date le loro dimensioni, un impatto rilevante sotto il profilo paesaggistico.

Spazi pubblici e servizi: insufficiente dotazione di parcheggi a servizio del cimitero.

Accessibilità e mobilità: Condizioni di scarsa sicurezza relativamente alla viabilità che attraversa il centro abitato a causa della sovrapposizione di flussi di traffico locale e di collegamento intercomunale.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Riqualificare architettonicamente gli edifici del centro storico
- Favorire il riuso del patrimonio edilizio non utilizzato nel nucleo storico
- Creare una rete di mobilità alternativa
- Definire i margini insediativi
- Riqualificare le aree produttive

INTERVENTI

- Riqualificazione degli spazi pubblici
- Promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e privato
- Realizzazione di interventi di arredo urbano nel nucleo storico
- Riqualificazione e completamento dei margini insediativi
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere il tessuto connettivo e a istituire collegamenti tra le diverse zone e le strutture ricreative e sportive
- Integrazione dei servizi pubblici e privati al fine di garantire un sufficiente livello di autonomia funzionale dell'insediamento
- Realizzazione di centralità di livello locale
- Miglioramento dell'accessibilità all'area attraverso collegamenti di trasporto pubblico locale
- Potenziamento dell'offerta di attività ricettive e di ristorazione legate alle risorse del territorio
- Sistemazione delle aree libere lungo il fiume Chiascio (Parco fluviale) per la realizzazione di attrezzature per il tempo libero connesse al percorso verde lungo il fiume

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **SAN LORENZO**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: ubicato a sud del capoluogo, in prossimità del fiume Chiascio.

Descrizione morfologica impianto insediativo conformato dalla viabilità storica.

Caratteri tipologici. l'insediamento è caratterizzato da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali disposte lungo la viabilità storica, omogenee per caratteri tipologici e architettonici; ampi spazi verdi di pertinenza definiscono l'edificato.

Servizi e spazi pubblici l'insediamento è caratterizzato da un'area centrale non ancora attuata a verde pubblico e servizi; a nord dell'abitato sono presenti un centro sociale, una chiesa, una scuola.

Accessibilità: è costituita dalla viabilità storica che attraversa l'edificato; su questa si innestano i tratti di viabilità distribuzione e accesso alle residenze.

PROBLEMI

Morfologia urbana: margini edificati non definiti architettonicamente.

Problemi paesaggistici e ambientali: La qualità architettonica dell'insediamento è disomogenea; la densità risulta troppo elevata.

Spazi pubblici e servizi: I servizi pubblici risultano adeguati. Il trasporto pubblico con il capoluogo risulta insufficiente.

Accessibilità e mobilità: La sezione stradale risulta molto ridotta. Assenza di piste ciclabili.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Favorire l'attuazione delle aree a verde pubblico e servizi
- Valorizzare le relazioni con il fiume Chiascio
- Contenere i margini urbani
- Perseguire un miglioramento dell'assetto urbano attraverso l'individuazione di "luoghi centrali".

INTERVENTI

- Riqualificazione del verde pubblico
- Valorizzazione dell'area a servizi esistente come luogo di aggregazione "centralità locale"
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive
- Creazione di orti urbani.

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **TRIBBIO**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: l'insediamento è ubicato lungo la Via Torgianese in corrispondenza del bivio con Via Madonna di Campagna.

Descrizione morfologica

Tessuto di impianto recente (successivo al 1950), organizzato su una maglia viaria regolare, costituito da tipologie edilizie a media densità.

Caratteri tipologici

L'insediamento è caratterizzato da fronti edificate discontinue prevalentemente residenziali, disposte lungo la viabilità di distribuzione. E' presente un fabbricato artigianale (Ciesse), in abbandono.

Servizi e spazi pubblici Assenza di servizi pubblici.

Accessibilità:

La strada Torgianese costituisce l'arteria principale della mobilità dell'area, da essa si diparte la viabilità secondaria di accesso all'insediamento. La trama viaria è molto fitta e le sezioni stradali molto ridotte. L'incrocio tra Via Torgianese, Via Madonnadi Campagna e lo svincolo della SS75 costituisce un nodo molto importante della circolazione a sud del capoluogo.

PROBLEMI

Morfologia urbana: Mancanza di definizione dei margini urbani, mancanza di luoghi d'aggregazione

Problemi paesaggistici e ambientali: Bassa qualità d'impianto dell'edificato. Detrattori ambientali-paesaggistici costituiti da manufatti artigianali in dismissione.

Spazi pubblici e servizi: L'area è carente di servizi che le possano garantire un sufficiente grado di autonomia funzionale; gli unici servizi presenti sono costituiti da alcuni esercizi di vicinato e da un piccolo centro alimentare.

Accessibilità e mobilità: scarsa dotazione di parcheggi di superficie. Condizione di scarsa sicurezza lungo la via Torgianese (ad alto scorrimento) che attraversa l'abitato. La mobilità interna è limitata da una sezione stradale insufficiente. Assenza di piste ciclabili, ad eccezione di un tratto su Via Madonna di Campagna, in sede non protetta.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Perseguire un miglioramento dell'assetto urbano attraverso la promozione di un luogo centrale caratterizzato per configurazione spaziale e funzioni
- Contenere il margine dell'insediamento
- Qualificare l'immagine urbana
- Definire architettonicamente gli edifici esistenti
- Favorire una più equilibrata mixité funzionale
- Creare una rete di mobilità alternativa
- Mitigare l'impatto dei detrattori ambientali.

INTERVENTI

- Realizzazione di uno spazio di aggregazione che rappresenti una centralità di livello locale
- Individuazione e creazione di nuove aree da adibire a parcheggio
- Miglioramento dell'accessibilità attraverso collegamenti di trasporto pubblico locale
- Creazione di una rete ciclo-pedonale orientata a sostenere e collegare tra loro le diverse parti di città e le strutture ricreative e sportive

AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE

Azione **ZONA INDUSTRIALE**

Scheda Descrittiva

Ubicazione: sono ubicate prevalentemente a sud della SS75 al confine con Assisi e ad Ospedalichio.

Descrizione morfologica: si tratta di un'area caratterizzata prevalentemente da manufatti di medio/piccole dimensioni (lotto fondiario medio di circa 2000 mq e area di sedime del fabbricato di circa 1000 mq); sono tuttavia presenti grandi stabilimenti (ISA, Deltafina).

Caratteri tipologici: L'insediamento è caratterizzato spesso da soluzioni architettoniche molto semplici, costituite da superfici al piano terra racchiuse da involucri prefabbricati.

Servizi e spazi pubblici: scarsa dotazione di spazi e servizi pubblici.

Accessibilità: l'accessibilità agli insediamenti produttivi ubicati a sud della SS 75 risulta buona; difficoltosa risulta quella nelle aree produttive di Ospedalichio.

PROBLEMI

Morfologia urbana: scarsa definizione morfologica e architettonica dell'insediamento.

Problemi paesaggistici e ambientali: L'area ricade in parte in zona a rischio esondazione ex PAI. Densità edilizia elevata.

Spazi pubblici e servizi: Scarsa dotazione di spazi e servizi pubblici. Assenza del servizio di trasporto pubblico locale di collegamento con il Capoluogo e il resto del territorio.

Accessibilità e mobilità: Insufficiente dotazione di parcheggi pertinenziali e pubblici nelle aree produttive di primo impianto e nei nuovi insediamenti che presentano anche carattere commerciale. Gli insediamenti produttivi di dimensioni maggiori presentano una buona dotazione di parcheggi seppur mal localizzati. Assenza di piste ciclopedonali in sede propria.

OBIETTIVI (POLITICHE)

- Migliorare la qualità architettonica degli edifici e degli spazi aperti
- Incentivare le funzioni commerciali lungo la SS75
- Migliorare le connessioni infrastrutturali
- Potenziare il Polo Fieristico Regionale.
- Migliorare il rapporto tra gli insediamenti residenziali e produttivi
- Creare una rete di mobilità alternativa

INTERVENTI

- Creazione di una rete ciclabile di collegamento tra le aree residenziali e le aree produttive
- Incentivazione di politiche di utilizzo di fonti di energia alternativa per il contenimento dei consumi energetici
- Ridefinizione degli spazi pubblici esistenti
- Incentivazione alla creazione di aree per servizi alla produzione
- Realizzazione di opere per la messa in sicurezza dei manufatti produttivi dal rischio di esondazione
- Promozione di forme di collaborazione con l'Amministrazione per un'attuazione di qualità degli sviluppi insediativi

4. PRINCIPI GENERALI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La valutazione ambientale strategica (VAS), introdotta a livello europeo dalla Direttiva 2001/42/CE, è definita come “[...] *un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente negli Stati membri, in quanto garantisce che gli effetti dell'attuazione dei piani e dei programmi in questione siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione* [...]”³¹.

La “promozione di uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche, e l'elevato livello di protezione dell'ambiente e il miglioramento di quest'ultimo” figurano nel *Trattato di Amsterdam*³² tra gli obiettivi dell'Unione e i compiti della Comunità, introducendo, in tal modo, la considerazione della tematica ambientale, come un elemento di valore primario e trasversale ai diversi settori di investimento oggetto dei piani di sviluppo attuativi delle politiche comunitarie, con particolare riferimento alla programmazione dei Fondi strutturali e con il preciso intento di definire strategie settoriali e territoriali capaci di promuovere uno sviluppo realmente sostenibile.

La valutazione ambientale strategica si applica ai piani e ai programmi, non alle politiche, benché le politiche espresse nei piani vengano valutate e la procedura di VAS possa essere applicata alle politiche, ove si ritenga di farlo.

Sotto il profilo giuridico il principio guida della VAS è quello di precauzione, che consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi (tipicamente socio-economici) che determinano piani e politiche. Il principio guida della VIA è invece quello, più immediatamente funzionale, della prevenzione del danno ambientale. Sulla base di questa distinzione di principi la VAS si definisce in quanto processo, mentre la VIA come una procedura, con soggetti, fasi e casistiche di esiti definibili molto più rigidamente. Si può affermare che le due tipologie di valutazione agiscono in due fasi diverse su due oggetti diversi, con finalità diverse: mentre la VAS è una procedura che agisce su piani territoriali e programmi e progetti di interesse regionale o di area vasta, la VIA è una procedura che agisce su progetti o opere pubbliche.

A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 entrato in vigore il 31 luglio 2007, modificato e integrato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 (cosiddetto “correttivo unificato”) entrato in vigore il 13/02/2008.

31 Direttiva 2001/42/CE entrata in vigore il 21 luglio 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, punto (4) della direttiva.

32 Trattato di Amsterdam del 2 ottobre 1997 entrato in vigore il 1 maggio 1999

La valutazione ambientale strategica di piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente, secondo quanto stabilito nell'art. 4 del Decreto 4/08, "*ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi, assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile*" si configura, dunque, come uno strumento finalizzato a verificare in modo esplicito la coerenza delle scelte di piano con gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo del territorio ed a individuare preventivamente gli effetti ambientali e sociali derivanti dall'attuazione delle scelte di piano e a discuterne con gli altri enti e il pubblico, sulla base di sistematiche informazioni e valutazioni.

L'autorità procedente (la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma), contestualmente al processo di formazione del piano o programma, avvia la valutazione ambientale strategica attraverso una serie di attività che parte dallo svolgimento di una *verifica di assoggettabilità*, passa attraverso l'elaborazione del *rapporto ambientale* e, a seguito di consultazioni e valutazioni, determina una decisione che deve essere adeguatamente pubblicizzata; il processo si chiude con le attività di monitoraggio.

La Regione Umbria con proprio atto di indirizzo, la Deliberazione di Giunta Regionale (DGR) 6 aprile 2008 n. 383, "*Procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in ambito regionale. Prime disposizioni applicative delineate in conformità al contenuto della Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 come sostituite dal D.Lgs. 4/2008*", pubblicato al B.U.R. in data 9 maggio 2008³³ ha fornito alle Amministrazioni precedenti le prime disposizioni applicative in materia di Valutazione Ambientale Strategica.

Parte sostanziale della DGR n. 383/2008 è l'Allegato appositamente elaborato per l'applicazione delle norme del decreto correttivo D.Lgs 4/2008 in base alle prime disposizioni applicative; in esso vengono esposti i criteri generali in base ai quali sono precisati i soggetti per l'applicazione della VAS in ambito regionale, gli ambiti di applicazione - con le specifiche per la pianificazione urbanistica comunale e provinciale come definite e disciplinate dalla normativa regionale - l'integrazione e il coordinamento delle procedure. Le fasi e le modalità della VAS in ambito regionale fanno riferimento alle disposizioni del D.Lgs 4/2008 suindicate:

- a) svolgimento di una verifica di assoggettabilità
- b) elaborazione del rapporto ambientale
- c) svolgimento delle consultazioni
- d) decisione, informazione sulla decisione
- e) monitoraggio

³³ Procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) in ambito regionale. Prime disposizioni applicative delineate in conformità al contenuto della Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 come sostituita dal D.Lgs. 4/2008.

Le disposizioni applicative fissano i primi criteri di riferimento per quanto attiene le procedure per la pianificazione urbanistica provinciale e comunale, al fine di ottimizzare l'integrazione del processo di VAS con l'iter ordinario per l'azione e l'approvazione dei piani e delle relative varianti.

4.1 Verifica di assoggettabilità

Ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nel caso di piani e programmi, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente un *rapporto preliminare* che comprende una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del decreto stesso.

Nel caso del PRG di Bastia secondo quanto stabilito al paragrafo 3.2 dell'allegato alla D.G.R. 383/2008³⁴, poiché l'Amministrazione Comunale ha in corso l'elaborazione di

34 3.2 Specifiche per la pianificazione urbanistica comunale e provinciale

Con riferimento alla pianificazione urbanistica comunale, così come definita e disciplinata dalla legge regionale 22 febbraio 2005, n. 11 e al piano territoriale di coordinamento provinciale di cui alla l.r. 28/95 si specifica che:

Sono da sottoporre direttamente a procedura VAS:

- i PRG, parte strutturale e varianti generali che riguardano l'intero territorio comunale;
- i PRG, parte operativa contestuale al PRG, parte strutturale. In tal caso la procedura di VAS è unica ove ne ricorrano le condizioni procedurali;
- i PRG, parte operativa non adottati e approvati contestualmente al PRG parte strutturale. Ai fini della valutazione si dovrà tener conto dei dati ed elementi acquisiti dalla procedura VAS sul PRG parte strutturale ove effettuata;
- Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) e loro varianti generali che riguardano l'intero territorio;

Sono da sottoporre a verifica di assoggettabilità, di cui all'art. 12 del decreto tutti i piani e programmi urbanistici come previsti dalle vigenti normative, che costituiscono variante parziale allo strumento urbanistico generale del comune o al PTCP, nei casi in cui gli stessi, ai sensi del comma 3 dell'art. 6 del decreto :

- a) definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del decreto assoggettabili alle procedure di VIA;
- b) rendono necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i, in applicazione della DGR n. 613/2004 e della DGR 812/2006, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica di cui all'art. 13 della l.r. 27/2000. 1024 9-5-2008 - BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE UMBRIA - Parti I, II (serie generale) N. 22

I piani attuativi e i programmi urbanistici che determinano la mera esecuzione di interventi in attuazione dei vigenti strumenti urbanistici generali sono in ogni caso esclusi dalla procedura di assoggettabilità.

Nel caso di procedimenti per i quali è previsto il ricorso a conferenze di servizi che comportano la variazione degli strumenti urbanistici e che riguardano interventi assoggettabili alle procedure di VIA ovvero che rendano necessaria una valutazione d'incidenza, gli stessi sono integrati con quelli relativi alla VAS ed alla VIA.

una nuova pianificazione che interessa l'intero territorio comunale, l'intero processo è da sottoporre alla VAS, superando in automatico la verifica di assoggettabilità.

Si rende obbligo comunque l'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale che possano essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano (nel caso del Comune di Bastia un primo elenco dovrebbe comprendere la Regione Umbria e Toscana, la Province di Perugia, i Comuni contermini, l'ARPA Umbria, l'ASL, le Soprintendenze).

Ai soggetti individuati sarà inviato nei modi e tempi previsti il *rapporto ambientale* e la *sintesi non tecnica* per acquisirne il parere.

4.2 Rapporto ambientale

La relazione del Documento Programmatico costituisce ed include in tutte le sue parti il rapporto ambientale richiesto dall'art. 13 del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché previsto dall'allegato alla D.G.R. 383/2008.

Facendo così riferimento all'allegato VI del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, si può considerare che attraverso la redazione del Quadro conoscitivo del territorio, tutte le componenti richieste sono prese in considerazione:

- Gli aspetti pertinenti lo stato dell'ambiente;

- Le caratteristiche ambientali, culturali, paesaggistiche delle aree interessate;

- I problemi di natura ambientale, compresi quelli relativi alle aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica;

- Gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario (ZPS, SIC, ecc.);

- I possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora, ecc. Impatti significativi a breve, medio e lungo termine.

Inoltre negli obiettivi del piano sono contenuti principi di sostenibilità ambientale che prevedono misure per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo gli impatti significativi negativi sull'ambiente dall'attuazione del programma.

Con la presentazione del documento, a seguito di specifica conferenza di servizi, saranno individuati, sulla base degli obiettivi che si è posto il nuovo piano, gli indicatori ambientali e le misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi e la periodicità della produzione di un rapporto illustrante la valutazione impatti e misure correttive da adottare.

4.3 Sintesi non tecnica

La redazione del PRG del Comune di Bastia nelle intenzioni dell'Amministrazione Comunale, contribuirà a realizzare un nuovo modo di governare le risorse naturali del territorio, promuovendone al contempo l'incremento e l'uso ponderato, e di gestire le risorse energetiche favorendo l'impiego di quelle rinnovabili e disponibili e limitando l'utilizzo delle fonti non rinnovabili. Questa scelta assume un significato particolare in questa fase nella quale appaiono moltiplicarsi per la città di Bastia Umbra le opportunità di sviluppo legate, in particolare, alla appartenenza della città a quell'area di concentrazione di servizi, attività ed attrezzature che negli ultimi decenni si è costituita tra Perugia e Foligno e che oggi rappresenta un elemento particolarmente significativo del sistema insediativo e produttivo regionale. In questa ottica gli attributi per caratterizzare il ruolo e il rango di Bastia riguardano la vivibilità (qualità urbana, accoglienza, solidarietà), la imprenditorialità e le attività produttive, l'offerta di servizi per il tempo libero e la valorizzazione delle sue risorse ambientali.

La redazione del documento di "Sintesi non tecnica" contribuirà a diffondere ed a fare comprendere le scelte di pianificazione che verranno condotte e contribuirà a consolidare il grado di condivisione degli obiettivi strategici per la realtà di Bastia.

Il presente Documento Programmatico si pone scelte orientate ad un modello di sviluppo compatibile, a fronte della relativa ristrettezza del territorio comunale e la conseguente pressione "invasiva" del processo urbanizzativo, puntando sull'attenzione al delicato rapporto fra insediamento e margini agricoli, tra insediamento e l'area del fiume che l'attraversa, quali caratteri distintivi del paesaggio bastiolo.

Nel Documento Programmatico sono state svolte analisi e verifiche sugli aspetti fondamentali dell'ambiente e del suo stato, esaltando le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree interessate e contestualmente evidenziando le problematiche che in esso insistono proprio per la complessità territoriale; sulla base dei suddetti elementi, sono stati fissati gli obiettivi volti ad assicurare lo svolgersi dei cicli biologici ed il raggiungimento di alti livelli di qualità della vita e, al contempo e a proporre modelli di sviluppo compatibile, da perseguire non attraverso un mero ed insufficiente mantenimento, capace solo di congelare inutilmente lo stato di fatto, ma attraverso una salvaguardia e valorizzazione che, nel pieno rispetto di risorse e valori, integri conservazione e trasformazione all'interno del processo storico-culturale che ha formato l'attuale paesaggio del territorio di Bastia.

Tali obiettivi si dovranno integrare sotto tutti gli aspetti, con gli obiettivi primari stabiliti dalle normative di livello comunitario, nazionale e locale. Concretamente, per tutte le azioni che sono state proposte, saranno analizzati i possibili impatti significativi sull'ambiente, sulla popolazione, sulla salute umana, sulla flora, sulle biodiversità, sui paesaggi locali, e per quelli che evidenzieranno impatti negativi significativi saranno previste misure ed azioni per impedirli, ridurli o compensarli; il tutto attraverso una

costante opera di controllo, oltrechè di costante monitoraggio, che sarà svolta sulla base di indicatori fondamentali che saranno individuati nella fase partecipativa della programmazione. A tale proposito lo schema che verrà seguito nelle successive fasi di redazione del documento, dovrà fornire la sintesi degli obiettivi, delle finalità e dei contenuti, le caratteristiche del sistema territoriale e ambientale, le possibili ricadute ambientali delle attività, la valutazione degli obiettivi e delle azioni, l'integrazione dei risultati della VAS, le azioni di consultazione, concertazione e partecipazione, la scelta della metodologia e strumenti per il monitoraggio. Inoltre, una sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una decisione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste.