



**COMUNE DI PERUGIA**  
Area Governo e Sviluppo del Territorio  
U.O. Urbanistica

**Piano Urbano della Mobilità  
Sostenibile  
(P.U.M.S.)**

POR FESR 2014-2020, ASSE 7 "ASSISTENZA TECNICA"

Interventi progettuali e relative previsioni del PRG vigente.

**RELAZIONE**

## **1. Stazione F.S. di Fontivegge. Il secondo fronte di stazione.**

### **1.1 Motivazione progettuale**

La stazione di Fontivegge costituisce il maggiore hub intermodale del capoluogo, essendo servita da sostanzialmente tutte le modalità di trasporto disponibili. L'attuale terminal bus prospiciente la stazione Minimetro rischia di mostrarsi incapiente rispetto alla concentrazione di tutte le linee passanti nell'area. Inoltre la stazione risulta servita solo da nord, per quanto attiene il Trasporto Pubblico Locale (TPL). È quindi fondamentale aprire un nuovo fronte di stazione per l'interscambio TPL su gomma-ferro, già predisposto per il sistema BRT – Bus Rapid Transit pianificato nel PUMS.

### **1.2 Previsioni PRG Vigente, Parte Operativa:**

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS, sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

AREE PER INFRASTRUTTURE ED ATTREZZATURE TECNICHE Ff (ART. 169 – TUNA)

Sono aree destinate alla realizzazione di:

- infrastrutture tecnologiche e di distribuzione dell'elettricità, del gas o metano, dell'acqua, di quelle relative alla raccolta e allo smaltimento di rifiuti, ai servizi di trasporto ed altri servizi in genere;
- attrezzature per la protezione civile;
- impianti di distribuzione merci quali depositi, mercati generali, autostazioni e scali ferroviari.

### **1.3 Vincoli e tutele**

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: assente.

Tutele: Aree di intervisibilità dei coni visuali, visuali ad ampio spettro.

Rischio ambientale: assente.

Rete ecologica: Barriere antropiche.

## **2. Assetto circolatorio Tuzi - Settevalli. Rotatoria svincolo S. Faustino con raccordo Ac.fi. 2**

### **2.1 Motivazione progettuale**

Il progetto BRT contenuto nel PUMS prevede l'eliminazione della rotatoria di recente costruzione di servizio al comparto Acfi 2, e la sostituzione con un'intersezione con sole svolte in destra. È quindi necessario ricostituire la possibilità di connessione del comparto con tutte le direzioni, attraverso un intervento di creazione di una rotatoria stradale, che assolve anche alla finalità di contenimento della sinistrosità stradale, modificando l'intersezione dello svincolo San Faustino del raccordo autostradale Perugia Bettolle, attualmente teatro di numerosi sinistri anche di una certa gravità.

### **2.2 Previsioni PRG Vigente, Parte Operativa:**

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- VIABILITA' DI PRG;
- AREE PER GRANDI INFRASTRUTTURE PER PARCHEGGIO Fa (ART. 164 – TUNA)  
Sono aree destinate alla realizzazione di grandi infrastrutture per parcheggio, di superficie o pluripiano, anche di interscambio tra sistemi di trasporto.  
In tali aree è ammessa la costruzione di edifici, con altezze max pari a m. 6,50, per realizzare uffici, locali per il ristoro, servizi igienici, autoriparazioni, piccoli esercizi commerciali (con superficie di vendita inferiore a mq. 250) e artigianali, con una SUC massima del 10% della superficie della zona, salvo per quella di Pian di Massiano che è pari al 4%.

### **2.3 Vincoli e tutele**

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: assente.

Tutele: Aree di intervisibilità dei coni visuali, Fascia di rispetto della viabilità panoramica.

Rischio ambientale: assente.

Rete ecologica: Barriere antropiche.

### 3. Assetto circolatorio Via Morettini – Via Dottori.

#### 3.1 Motivazione progettuale

Il progetto BRT contenuto nel PUMS prevede di riservare al transito del trasporto pubblico almeno una corsia di un lungo tratto della via Settevalli, diminuendo conseguentemente la capacità dell'arteria stradale per il deflusso dei veicoli privati. Poiché i flussi in gioco nella via sono estremamente elevati, anche tenendo in considerazione il calo degli stessi a seguito dell'entrata in funzione del BRT, si avrebbero conseguenze negative sul corridoio di ingresso uscita da/verso sud-ovest dal punto di vista della congestione e dell'inquinamento atmosferico. È pertanto necessario dotare lo stesso corridoio di un'alternativa alla via Settevalli utilizzabile dai flussi di media percorrenza, non interessati all'offerta commerciale della stessa via, ma esclusivamente all'attraversamento dell'area, individuato nella via Morettini, di ampiezza adeguata, ma priva di uno sbocco sullo svincolo stradale fronte Emisfero. La prosecuzione della via Morettini, tra l'altro, individua un percorso molto lineare e diretto tra la stazione ed il territorio a sud-ovest, privo delle deviazioni che attualmente caratterizzano il percorso della via Settevalli in uscita dalla città, necessarie per la risoluzione dei nodi stradali, offrendo quindi un itinerario credibile e ben strutturato, compatibile con la totalità dei flussi in gioco.

#### 3.2 Previsioni PRG Vigente, Parte Operativa:

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- VIABILITA' DI PRG;
- AREE PER GRANDI INFRASTRUTTURE PER PARCHEGGIO Fa (ART. 164 – TUNA)  
Sono aree destinate alla realizzazione di grandi infrastrutture per parcheggio, di superficie o pluripiano, anche di interscambio tra sistemi di trasporto.  
In tali aree è ammessa la costruzione di edifici, con altezze max pari a m. 6,50, per realizzare uffici, locali per il ristoro, servizi igienici, autoriparazioni, piccoli esercizi commerciali (con superficie di vendita inferiore a mq. 250) e artigianali, con una SUC massima del 10% della superficie della zona, salvo per quella di Pian di Massiano che è pari al 4%.
- AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO, PER IL GIOCO E LO SPORT Ppu (ART.172 – TUNA)  
Sono aree pubbliche destinate alla ricreazione e al tempo libero all'aria aperta di cui all'art. 85 comma 1, lett. c), del RR 2/2015, nonché a verde ornamentale poste al servizio di insediamenti a carattere produttivo industriale ed artigianale di cui agli artt. 86 e 87 del RR 2/2015.  
Sono indicate in cartografia Generale del Territorio Comunale, ovvero nelle Cartografie del PRG parte operativa, con le lettere Ppu.  
Fatte salve le specifiche attuative disciplinate all'art.10, le aree Ppu al servizio di insediamenti residenziali sono organizzate a parco e/o con attrezzature per il gioco e/o per lo sport, con i relativi servizi di supporto ivi compresi piccoli locali per il ristoro e parcheggi. Gli edifici necessari alla realizzazione delle sopradette attrezzature possono essere realizzati nel limite massimo di occupazione dell'area, indicato in cartografia, pari a 0,10 mq/mq e con altezza massima degli edifici pari a m. 4,50.  
Nelle aree Ppu poste al servizio degli insediamenti a carattere produttivo, aventi funzione di verde ornamentale, ovvero di corridoi ecologici, è ammessa la realizzazione di accessi carrabili ai comparti posti in adiacenza delle stesse.
- ZONE PER ATTIVITA' D5 (3) (ART. 154 – TUNA)  
Destinazioni d'uso  
Sono ammesse le destinazioni d'uso di cui all'art. 95, comma 6 della LR 1/2015.  
È ammesso un solo appartamento residenziale per ciascun insediamento, di superficie non superiore a 120 mq., da destinare alla abitazione di chi è preposto alla custodia del complesso aziendale, di norma accorpato e non separato dall'immobile produttivo.  
Parametri ed indici edificatori  
Sono gli stessi previsti per le zone D3; sono fatti salvi i casi in cui le destinazioni d'uso degli edifici riguardino esclusivamente piccole industrie, laboratori artigianali, esercizi commerciali all'ingrosso e depositi, nonché uffici, mense, archivi e alloggio di servizio connessi all'attività produttiva, per l'esercizio delle quali è ammesso l'indice di utilizzazione fondiaria pari 0,50; in tal caso il rilascio titolo abilitativo è subordinato alla sottoscrizione di un atto unilaterale d'obbligo, registrato e trascritto, che vincola tutto l'edificio alle sopra elencate destinazioni d'uso per un periodo pari ad almeno anni dieci.  
Modalità di attuazione  
Sono quelle indicate all'art.151.

Disposizioni particolari

3. Nella zona D5 posta in via Settevalli, è ammesso un incremento di mq. 1.000 della superficie coperta.

### **3.3 Vincoli e tutele**

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: assente.

Tutele: Aree di intervisibilità dei con visuali.

Rischio ambientale: assente.

Rete ecologica: Barriere antropiche.

## **4. Viabilità S. Andrea delle Fratte.**

### **4.1 Motivazione progettuale**

La zona industriale di Sant'Andrea delle Fratte, comparto produttivo più grande dell'Umbria, è lambito dalla viabilità di via Trancanelli di recente costruzione, a 4 corsie di marcia con spartitraffico centrale, senza tuttavia essere fisicamente connessa alla stessa; ciò determina una scarsa accessibilità alla zona industriale e la necessità di effettuare lunghi itinerari urbani anche ai mezzi di grandi dimensioni, spesso neanche compatibili con le geometrie delle strade che devono attraversate per raggiungere le attività di riferimento.

Il decadimento della previsione di PRG del nodo di Perugia offre l'occasione di dedicare ad una grande arteria urbana il corridoio infrastrutturale prima destinato all'opera di competenza statale, individuando in tale corridoio una viabilità di bordo della zona industriale e fisicamente riconnessa a due delle principali strade dell'area produttiva, via Soriano e via Manna, oltre che alla stessa via Trancanelli.

La strada in questione, inoltre, costituirebbe una barriera allo sconfinamento dei mezzi pesanti nella confinante area di Casenuove di Ponte della Pietra, centro abitato votato alla residenza, la cui rete stradale è del tutto incompatibile al transito dei mezzi pesanti ed ingombranti. Ad oggi l'attraversamento di Casenuove come itinerario verso la zona industriale è causa anche di diversi sinistri, anche gravi, oltre a generare un generale disagio nella popolazione locale.

### **4.2 Previsioni PRG Vigente, Parte Operativa:**

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- **AMBITI PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' (ART. 99 – TUNA)**

Sono aree destinate alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali, ferroviarie e per sistemi di trasporto urbani automatici (minimetrò).

La definizione planimetrica delle infrastrutture individuate "Cartografia Generale del territorio comunale" parte strutturale, assume valore di massima e, pertanto, può essere modificata, in sede di progettazione esecutiva, all'interno delle suddette aree senza che ciò costituisca variante al PRG.

Gli edifici esistenti possono essere restaurati e ristrutturati previa sottoscrizione di atto unilaterale d'obbligo, registrato e trascritto, con il quale il proprietario, in caso di esproprio, rinuncia a qualsiasi indennizzo per le opere realizzate.

### **4.3 Vincoli e tutele**

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: assente.

Tutele: assenti.

Rischio ambientale: assente.

Rete ecologica: Barriere antropiche.

## **5. Viabilità nodo Prepo.**

### **5.1 Motivazione progettuale**

Il PUMS ha identificato, tra gli obiettivi da perseguire, quello dello spostamento dei flussi in ingresso alla città dallo svincolo "Prepo" del raccordo autostradale Perugia-Bettolle e diretti verso Fontivegge in un itinerario che bypassi l'insieme della via Palermo, il tratto finale di via della

Pallotta ed il primo tratto di via Campo di Marte; tali aree, infatti, sono ad altissima densità residenziale e commerciale, attualmente teatro di grande congestione e generazione di inquinanti. La previsione del PUMS dirotta i flussi indicati su via Fosso Infernaccio, per poi risalire in via Campo di Marte tramite la sostituzione dell'impianto semaforico nelle vicinanze dell'Etruscan Chocohotel con una rotatoria: il beneficio risiede nel fatto che tale itinerario è del tutto privo di edificazione.

Per risolvere completamente la fluidità della circolazione nell'area, è necessario quindi garantire la possibilità di risalita verso via Campo di Marte anche ai veicoli provenienti dalla via Mentana, con uno schema di circolazione ad anello realizzabile con la costruzione di un ulteriore scavalco ferroviario nel tratto compreso tra quello di via Mentana ed il ponte di Prepo, inutilizzabile dai flussi primari per carenze geometriche.

### **5.2 Previsioni PRG Vigente, Parte Operativa:**

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- VIABILITA' DI PRG;
- AREE PER GRANDI INFRASTRUTTURE PER PARCHEGGIO Fa (ART. 164 – TUNA)

### **5.3 Vincoli e tutele**

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: assente.

Tutele: Aree di intervisibilità dei coni visuali, visuali ad ampio spettro.

Rischio ambientale: assente.

Rete ecologica: Barriere antropiche.

## **6. Nuovo collegamento Ponte Rio – Santa Lucia.**

### **6.1 Motivazione progettuale**

Com'è noto, la città di Perugia soffre di una carenza infrastrutturale storica nell'accessibilità da nord, ove è presente solo la strada del Bulagaio, caratterizzata da geometrie e pendenze inadatte ad identificarla come una delle vie principali di accesso alla città, con presenza di vincoli storici importanti (Arco del Bulagaio); tale asse di accessibilità da nord adduce ad un complesso itinerario di attraversamento del centro storico e del quartiere della Conca, le cui caratteristiche geometriche sono incompatibili con i flussi consistenti (fino ad oltre 800 veic/h) che tentano l'attraversamento della città anziché utilizzare il sistema della viabilità primaria (E45 e raccordo Perugia Bettolle) fortemente congestionato nelle ore di punta.

Storicamente, la soluzione a questo problema è stata individuata nella cosiddetta "Gronda nord", nuovo itinerario stradale che da Ponte Rio risale la vallata di San Marino – San Matteo, attraversa il crinale in galleria sotto San Marco e ridiscende il vallone di Pian di Massiano per ricongiungersi con il raccordo autostradale presso lo svincolo di Madonna Alta.

Tale previsione infrastrutturale è risolutiva ma ha un costo altissimo, non affrontabile da una città medio piccola come Perugia.

È stata quindi identificata un'alternativa infrastrutturale di costo molto minore (circa un sesto del costo della gronda nord) costituita da un sistema di due gallerie che garantiscono lo stesso collegamento Ponte Rio – Pian di Massiano e che consentono di proteggere le aree sensibili di via Bulagaio, piazza Grimana, via del Maneggio e le vie Santa Elisabetta e Pascoli dal flusso di attraversamento che oggi soffoca aree di grande pregio storico architettonico: basti pensare che lungo questo itinerario si trovano l'Arco Etrusco, palazzo Gallenga Stuart, gran parte delle facoltà dell'ateneo di Perugia, l'arco della Conca, ecc.

Le due gallerie sono intervallate da uno svincolo che connette l'itinerario di bypass all'anello di Fontivegge, viabilità di almeno due corsie a senso unico che è compatibile con i traffici urbani di attraversamento. Inoltre a Pian di Massiano si riconnettono con la viabilità già a due corsie per senso di marcia presente attorno al grande parcheggio di Porta Nuova, e da lì allo svincolo di Madonna Alta attraverso viale Centova, già previsto da adeguare a 4 corsie nel PRG attuale.

L'itinerario è inteso come viabilità a carattere urbano, che non intende attrarre nuovi flussi ma che invece espelle quelli presenti dalle aree sensibili per trasferirle su corridoi non urbanizzati.

## 6.2 Previsioni PRG Vigente, Parte Strutturale:

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS, relativamente al tratto viario (lato P.Rio) non in galleria, sono classificate dal vigente PRG Parte strutturale:

- VIABILITA' DI PRG;
- AREE AGRICOLE EB (ART. 59 – TUNA)  
...omissis...

In dette aree è consentita la realizzazione di infrastrutture a rete o puntuali di rilevante interesse pubblico.

- BOSCHI B del PTCP (ART. 55 – TUNA)

## 6.3 Previsioni PRG Vigente, Parte operativa:

Le aree definite in sede di schema progettuale del PUMS, relativamente ai tratti viari previsti in galleria, sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- VIABILITA' DI PRG;
- AREE PER SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI A PARCO, PER IL GIOCO E LO SPORT Ppu (ART.172 – TUNA);
- ZONA A CENTRO STORICO (Artt. 108, 109, 110 – TUNA);
- ZONA B6 (Art. 118 – TUNA);
- ZONE Ppr (Art. 127 – TUNA);
- ZONA Sg (Art. 140 – TUNA);
- ZONA AGRICOLA EpaU (Art. 35 – TUNA);
- FASCIA DI IGIENE AMBIENTALE (Art. 105 – TUNA).

## 6.4 Vincoli e tutele

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: bellezze panoramiche, ai sensi dell'art. 136 Lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004 e zone archeologiche ai sensi dell'art. 142 Lett. m) del D.Lgs. 42/2004.

Tutele: Aree di intervisibilità dei cono visuali, visuali ad ampio spettro, viabilità storica minore

Rischio ambientale: assente.

Rete ecologica: Barriere antropiche, unità comunali di connessione ecologica, connettività unità comunali di connessione ecologica, connettività corridoi e pietre di guado, corridoi e pietre di guado.

# 7. Viabilità Ponte S. Giovanni.

## 7.1 Motivazione progettuale

Le vie ferrate costituiscono cesure del continuo urbano molto importanti, che determinano vere e proprie situazioni di isolamento di alcuni quartieri. E' il caso delle relazioni tra l'area di Ponte San Giovanni a sud della ferrovia ed il quartiere di Pieve di Campo.

Ad oggi il collegamento tra le due aree è garantito praticamente in via esclusiva dal sottopassaggio di via Pieve di Campo, con adduzione a via Manzoni.

Tale collegamento, tra l'altro congestionato nelle ore di punta, costituisce un vulnus della rete viaria nel caso di emergenze (allagamenti, incidenti, indisponibilità dell'infrastruttura anche per lavori manutentivi alla sede ferroviaria, ecc.) e può determinare l'impossibilità di muoversi tra le due parti della città.

È quindi indispensabile individuare corridoi strategici per creare ridondanza nella relazione urbana, in modo da garantire la mobilità dell'area anche in caso di eventi disastrosi o comunque emergenziali. Tali corridoi devono essere opportunamente inedificabili per costruire alternative infrastrutturali credibili, di progressiva realizzazione.

Lo stesso può dirsi tra l'area dell'ex fornace Briziarelli e l'area dei Loggi, prossime ma separate dal sedime ferroviario. Anche in questo caso la costruzione di un corridoio di collegamento determina semplificazione degli itinerari, abbassamento del livello di emissione di inquinanti e la creazione di una zona di rispetto all'area dell'ipogeo dei Volumni, oggi soffocato dalla viabilità praticamente a ridosso dell'area archeologica.

## 7.2 Previsioni PRG Vigente, Parte operativa:

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS, previste in loc. Pieve di Campo, sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- VIABILITA' DI PRG;
- ZONA PER PARCHEGGIO PUBBLICO E VERDE PUBBLICO Ppu all'interno dello Sviluppo Storico SV.155 (Artt. 173, 172, 24 – TUNA);
- ZONA CE 36 (Art. 125 – TUNA);

- ZONA Ppra (Art. 126 – TUNA);
- BOSCHI B (ART. 55 – TUNA), in minima parte;
- ZONA Agricola Ep (Art. 162 – TUNA);
- ZONA B6 (Art. 118 – TUNA), in minima parte.

Le aree definite in sede di schema progettuale del PUMS, previste in loc. Loggi - Piscille, sono classificate dal vigente PRG Parte operativa:

- FASCIA DI IGIENE AMBIENTALE (Art. 105 – TUNA)
- VIABILITA' DI PRG;
- ZONA Agricola Ep (Art. 162 – TUNA);

### 7.3 Vincoli e tutele

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Loc. Pieve di Campo:

Vincolo paesaggistico: bellezze panoramiche, ai sensi dell'art. 136 Lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004 e zone archeologiche (riconosciute e indiziarie) ai sensi dell'art. 142 Lett. m) del D.Lgs. 42/2004.

Tutele: Aree di intervisibilità dei con visivi.

Rischio ambientale: Aree a potenziale pericolosità idraulica.

Rete ecologica: Barriere antropiche, unità comunali di connessione ecologica, connettività unità comunali di connessione ecologica, connettività corridoi e pietre di guado.

Loc. Loggi – Piscille:

Vincolo paesaggistico: bellezze panoramiche, ai sensi dell'art. 136 Lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004 e zone archeologiche (indiziarie) ai sensi dell'art. 142 Lett. m) del D.Lgs. 42/2004.

Tutele: Aree di intervisibilità dei con visivi.

Rischio ambientale: Aree a potenziale pericolosità idraulica.

Rete ecologica: Barriere antropiche, connettività corridoi e pietre di guado.

## 8. Viabilità alternativa Strada Settevalli.

### 8.1 Motivazione progettuale

L'intersezione semaforica tra la strada Settevalli e via Soriano è caratterizzata, nelle ore di punta, da una fortissima congestione, da saturazione dei tempi semaforici e da creazione di lunghissimi accodamenti, che raggiungono quotidianamente il cimitero di Pila.

Gran parte dei veicoli sono solo interessati ad attraversare l'area per raggiungere il capoluogo, ma il flusso estremamente consistente determina situazione di grande disagio anche per usufruire dell'offerta commerciale presente lungo la Settevalli.

Il PUMS prevede pertanto un bypass del quartiere, dietro alla file di edifici sul lato destro della strada Settevalli in direzione Perugia riconnesso:

- a nord alla rotatoria già esistente di via Trancanelli, attualmente a tre bracci e perfettamente in grado di accoglierne un quarto;
- a sud con una nuova rotatoria, all'altezza della via degli Azzi, in modo da ottimizzare i conflitti di traiettorie.

Il bypass consente di liberare l'intersezione semaforica, tra l'altro caratterizzata anche dalla presenza di veicoli pesanti diretti o provenienti dalla zona industriale, riportare l'attraversamento dell'area a livelli compatibili con la qualità della vita nel quartiere, eliminare la congestione ed innalzare la velocità commerciale del TPL, che nell'intersezione in questione crolla a livelli inaccettabili.

### 8.2 Previsioni PRG Vigente, Parte operativa:

Le aree definite dallo schema progettuale del PUMS sono classificate dal vigente PRG Parte strutturale:

- VIABILITA' DI PRG;
- AMBITI PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' (ART. 99 – TUNA);
- ZONA AGRICOLA EA (Art. 58 – TUNA).

### 8.3 Vincoli e tutele

La ricognizione dei vincoli ha posto in evidenza che le aree di cui trattasi risultano interessate dai seguenti vincoli e tutele:

Vincolo paesaggistico: assente.

Tutele: Aree di intervisibilità dei coni visuali, fascia di rispetto dei crinali.  
Rischio ambientale: assente.  
Rete ecologica: Barriere antropiche, connettività frammenti.

## **NOTA CONCLUSIVA**

Le previsioni di nuove infrastrutture viarie nell'ambito del PUMS sono piuttosto limitate, con ipotesi di realizzazione molto variabili nel tempo e legate alla individuazione di risorse "esterne", che il comune autonomamente non riuscirebbe a sostenere.

Tra questi interventi ve ne sono alcuni di lungo periodo (numero 6 e 7), che nell'immediato non saranno oggetto di una variante con conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. L'eventuale inserimento nel PRG potrebbe essere trattato con una tecnica di rappresentazione (ad esempio un tratteggio), che evoca una intenzione più che un progetto.

Alcuni sono legati alla eventuale approvazione da parte dello Stato del progetto BRT (interventi 1, 2, 3), per cui le necessarie varianti saranno elaborate ed approvate solo a seguito della ammissione a finanziamento.

Per gli interventi 4, 5, 8, la cui attuazione è presumibilmente più ravvicinata nel tempo, si procederà alla redazione di un'unica variante al PRG per l'adeguamento della viabilità.