

### 2.11.5. Criticità relative alla vulnerabilità sismica urbana

Le problematiche legate al rischio sismico, in tema di vulnerabilità sismica urbana e territoriale, vengono individuate a partire dalle conseguenze dei potenziali danni fisici che gli elementi, facenti parte della *Struttura territoriale minima (Stm)* nel suo complesso o delle *Strutture urbane minime (Sum)* individuate<sup>46</sup>, possono subire in caso di sisma; in particolare vengono prese in esame le situazioni in cui il loro danneggiamento può portare a una perdita di funzionalità sistemica sensibilmente maggiore della semplice perdita della singola funzione espressa o esercitata dall'elemento stesso.

La perdita di funzionalità di un elemento può causare un danneggiamento sistemico sia a livello di *Stm* sia, se ne fa parte, di *Sum* “locale”. Una prima valutazione delle potenziali perdite di funzionalità sistemica parte dall'analisi delle caratteristiche della *Stm*, considerando le criticità dei singoli elementi, così come classificati per livello di strategicità; da questa valutazione scaturiscono – oltre a degli elementi da tenere in considerazione negli interventi di prevenzione a scala dell'intero territorio comunale – le attenzioni da porre nella ricerca e definizione delle criticità, generali e localizzate, nell'ambito delle singole *Sum*: in seguito, tutti gli elementi che sono parte della *Sum*, e quelli che non sono parte della *Sum* ma che possono influire in maniera significativa sulla *Sum* stessa, devono essere presi in considerazione.

Naturalmente, alle criticità potenziali della *Sum* sarebbe opportuno sommare quelle dovute alle caratteristiche di vulnerabilità edilizia propria dei singoli edifici, soprattutto per quanto riguarda i tessuti residenziali, così come ricordato precedentemente<sup>47</sup>. In generale, in assenza di valutazioni specifiche, si tratta di una definizione difficile da fornire, mentre è possibile effettuate valutazioni molto speditive e limitate agli edifici strategici: in conclusione, il mantenimento della funzionalità dei tessuti nel loro complesso deriva dall'efficienza e dalla risposta al sisma degli elementi della *Sum*, al di là della vulnerabilità dei singoli manufatti.

La criticità dei tessuti residenziali nel loro complesso, invece, valutata speditivamente al fine di analizzare le eventuali criticità che dalle caratteristiche del tessuto si trasferiscono alle strutture strategiche, alle infrastrutture e agli spazi aperti che vi sono ricompresi, fa riferimento ad alcuni criteri generali (densità, storicità, altezza dei fronti, viabilità di distribuzione interna, stato di manutenzione/conservazione).

#### *Elementi di criticità della Stm*

La *Stm* del comune di Castiglione del Lago, come si è visto, è nella sostanza costituita da un insieme di ambiti e centri strutturati su una rete relazionale di infrastrutture della mobilità, nel

---

<sup>46</sup> cfr. paragrafo 2.7

<sup>47</sup> cfr. paragrafo 2.7.1

complesso classificati e articolati per livelli di strategicità ai fini della resistenza e della ripresa in caso di evento calamitoso.

Partendo dal sistema della viabilità a livello territoriale si possono riconoscere due diverse caratteristiche: se da una parte il sistema dei percorsi ha prevalentemente uno sviluppo completo e abbastanza lineare, in molti casi fornito anche di percorsi secondari ed elementi di ridondanza (esistono alcune situazioni, che verranno analizzate nelle specifiche *Sum*, nelle quali mancano alternative e ridondanze), dall'altra i punti di intersezione, cioè i nodi, di norma coincidenti con gli insediamenti, o costituiti da svincoli a livelli sfalsati, si configurano come i punti deboli del sistema e quindi della complessiva *Stm*. Questo avviene per due ordini di motivi: in alcuni casi la criticità è dovuta all'attraversamento di insediati con fronti edificati a ridosso della via di comunicazione, e che presentano maggiore densità proprio nei punti di intersezione dei percorsi strategici, così che da un lato il passaggio di automezzi di grandi dimensioni risulta difficoltoso (come nel caso dei mezzi di soccorso), e dall'altro è molto probabile che un modesto danneggiamento degli edifici porti al blocco completo dell'intersezione. Altro caso è quello degli svincoli a livelli sfalsati, presenti soprattutto nell'area del "Quadrilatero sul Fosso dell'Anguillara": in questi casi la struttura territoriale è messa in crisi per la potenziale perdita di funzionalità di un sovrappasso o di una rampa causata da collasso strutturale.

Per quanto riguarda il sistema insediativo, e gli Ambiti strategici individuati nella *Stm*, due questioni emergono costituendo criticità rilevanti: primo, la quasi completa mancanza di *Strutture ed edifici strategici primari ed operativi*<sup>48</sup> al di fuori del Capoluogo, fatte salve alcune farmacie e guardie mediche, che a causa delle caratteristiche di articolazione e distribuzione dei centri insediati del Comune di Castiglione rappresenta una debolezza potenziale significativa; secondo, la problematica dell'accessibilità ai centri, spesso complessa e difficoltosa.

#### *Criticità delle Sum*<sup>49</sup>

La individuazione e valutazione delle criticità delle *Sum* sono svolte in riferimento alla principale articolazione degli elementi strategici in *Sistema delle infrastrutture*, *Sistema delle strutture strategiche* e *Sistema degli spazi aperti*.

Per quanto riguarda il Sistema delle infrastrutture si tratta di individuare tutte le situazioni puntuali o non-puntuali le cui caratteristiche, indebolendo il sistema, possono influire negativamente sul comportamento complessivo della *Sum*.

---

48 Si definiscono *Strutture ed edifici strategici primari ed operativi* quelli di cui garantire operatività e la raggiungibilità immediata in fase di emergenza; sono invece definiti *Strutture ed Edifici strategici ausiliari* quelli eventualmente utilizzabili come ricoveri temporanei (cfr. paragrafo 2.3.1, v. anche nota 2)

49 La Regione Umbria sta predisponendo, con il contributo della Sapienza Università di Roma (responsabile scientifico: Prof. M. Olivieri; gruppo di lavoro F. Fazio, R. Parotto, B. Pizzo), delle specifiche linee guida per l'individuazione, valutazione e riduzione della vulnerabilità sismica della *Sum* nell'ambito della formazione dei PRG, così come previsto all'art. 3 c.1 lett. d) ed m) della LR. 11/2005. A parte metodologica di questo paragrafo è in gran parte tratta dai primi documenti redatti per le linee guida, anche con l'obiettivo di verificare e sperimentare sul campo quanto ad oggi indicati nelle stesse.

Nel caso delle infrastrutture, le criticità possono essere differenziate in due tipologie:

Criticità localizzate, dovute a:

- dimensioni, morfologia e caratteristiche altimetriche del percorso e dei nodi tra i percorsi;
- particolari condizioni dei terreni circostanti e dei manufatti adiacenti.

*Debolezze strutturali-sistemiche*, determinate dalla debolezza sistemica del complesso dei percorsi, la cui funzionalità può essere scarsa o non soddisfacente per:

- complessiva cattiva strutturazione;
- grave criticità di uno o più elementi principali o nodali.<sup>50</sup>

Le possibili criticità del *Sistema delle strutture strategiche* derivano dal rapporto tra potenziale perdita di funzionalità, dovuta a un eventuale danneggiamento fisico e la strategicità delle funzioni ospitate negli edifici e il loro potenziale affollamento (alta esposizione funzionale).

Si possono distinguere le motivazioni per cui a un elemento viene attribuita una potenziale criticità:

- Criticità di strutture ad alta esposizione: è necessario considerare critica una struttura per la sua propensione a essere affollata (anche nel caso di strutture della *Sum* non strategiche, ma rilevanti ai fini della ripresa, come ad esempio i centri commerciali o gli edifici storici portatori anche di valori identitari per la comunità), oppure per il fatto che ospita una funzione strategica; situazione quest'ultima comunque critica in fase di emergenza, indipendentemente da eventuali danni fisici alle strutture, e che viene amplificata in caso di effettiva vulnerabilità edilizia (*criticità diretta*);
- Potenziale danneggiamento fisico di edifici che, a causa delle loro dimensioni o della loro ubicazione, possono in caso di collasso strutturale danneggiare l'edificio adiacente e/o compromettere le vie di comunicazione (*criticità indiretta*);
- Potenziale danneggiamento sistemico: un edificio o spazio strategico o critico può rappresentare un elemento critico della *Sum* in quanto parte di un sistema intrinsecamente debole, che fa maggiore "affidamento" sulle proprie componenti – la funzionalità del sistema complessivo è bassa, quindi ogni elemento assume un livello di criticità relativa più elevato. Gli elementi che fanno parte di un sistema "debole" sono investiti della "responsabilità" di far funzionare l'intero sistema in maniera maggiore rispetto a elementi parte di un sistema "forte", pienamente

---

<sup>50</sup> Un sistema di mobilità è funzionalmente debole quando è incapace, raggiungendo un nuovo equilibrio di sistema, di rispondere ad una qualunque e sia pur lieve modificazione del suo comportamento: questo può derivare da un danneggiamento diretto o da un sovraccarico dei flussi (da sovrautilizzazione di parte del sistema a causa della perdita di funzionalità di altre sue parti - eventualmente anche non "strategiche").

funzionante, e sono di conseguenza soggetti a una maggiore criticità potenziale (*debolezza sistemica*).<sup>51</sup>

Per stabilire le criticità del *Sistema degli spazi aperti* è necessario valutare i singoli elementi individuati nella Sum nel loro rapporto con gli altri due sistemi: quanto gli spazi strategicamente rilevanti siano accessibili dalle infrastrutture, e se sono adeguatamente serviti dai percorsi; quali siano i loro rapporti, dimensionali e di ubicazione, con le strutture strategiche e con i tessuti nel loro complesso.

A tutte queste valutazioni vanno aggiunti gli elementi di *pericolosità locale* (franosità, caratteristiche geomorfologiche) che possono contribuire a compromettere ulteriormente l'integrità delle strutture che appartengono alla *Sum*<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> Dal Quadro conoscitivo è possibile riconoscere le carenze sistemiche rilevanti nella definizione delle criticità della Struttura urbana minima. Una carenza sistemica può provenire:

- dalla carenza nella capacità di un servizio di far fronte alle richieste della popolazione;
- dalla distribuzione di un servizio sul territorio in maniera non uniforme, non sufficientemente accessibile o comunque non adeguata alla distribuzione della popolazione.

<sup>52</sup> Nel caso delle Strutture urbane minime riconosciute nel territorio di Castiglione sono state individuate le seguenti criticità a partire dai dati disponibili dalla redazione del Quadro Conoscitivo.

**Criticità della Sum del Capoluogo:**

*Sistema delle infrastrutture*

- Criticità localizzate: Nodo di accesso al Centro storico; Attraversamenti della ferrovia da parte della viabilità di accesso al capoluogo (sottopassi-sovrappassi); Incroci a raso su viabilità principale (tra la Strada Pozzuolese e il raccordo con la SP300, e con via Piana, subito a ovest del sottopasso ferroviario); Tratti di percorsi strategici caratterizzati da rapporto elevato tra altezza degli edifici e sezione stradale e presenza di edifici a ridosso della sede stradale (tra Piazza dell'Aeronautica e nodo viario Via Buozzi-Via Roma-Via Firenze); Tratti di percorsi caratterizzati da rapporto elevato tra altezza degli edifici e sezione stradale (area di nuova realizzazione, con destinazioni residenziale e produttiva, inclusa tra la ferrovia, Via Roma e la Strada provinciale di Porto).

- Debolezze strutturali/sistemiche: Difficoltà di attraversamento nord-sud del Capoluogo; Mancanza di connessione diretta in prossimità del Capoluogo tra la viabilità Capoluogo-Ferretto e quella Capoluogo-Piana (dovuta a chiusura passaggio a livello in località Banditella); Percorso trasversale di collegamento tra percorsi territoriali strategici incompleto (viabilità di connessione secondaria ad est della ferrovia, tra SP 300, Via Buozzi, SR 71); Mancanza di adeguati collegamenti "tangenziali" tra i percorsi radiali a ovest della ferrovia in corrispondenza delle espansioni recenti (es. tra Vitellino, Lisciano-Soccorso e Marchetti); Cesura del centro capoluogo dalle espansioni più recenti a causa della barriera infrastrutturale costituita dalla ferrovia; Isolamento rispetto al resto dell'insediamento di una nuova lottizzazione (area di nuova realizzazione, con destinazioni residenziale e produttiva, inclusa tra la ferrovia, Via Roma e la Strada provinciale di Porto); Maglie viarie incomplete, con presenza di strade a fondo cieco, all'interno del tessuto tra il Piazzale dell'Aeronautica e la linea ferroviaria, peraltro privo di spazi aperti strategici di I° livello.

*Sistema delle Strutture strategiche*

- Criticità diretta:

Tutte le strutture strategiche individuate dalla Sum sono da considerarsi critiche; Gli edifici soggetti ad affollamento (es. chiese, centri commerciali, cinema...); Antenna telecomunicazioni; Edifici e tessuti storici all'interno delle mura del Centro storico, emergenze storico-architettoniche (Palazzo della Corgna, Rocca del Leone, Chiesa di S. Maria Maddalena).

- Criticità indiretta:

Elementi critici singolari, in particolare quelli appartenenti a strutture storiche e concentrate nel centro storico (mura e porte urbane, campanile della chiesa).

- Debolezza sistemica:

Concentrazione nel centro storico e, in maniera minore, nell'area di Fontivegchie della maggior parte delle strutture strategiche; Mancanza di strutture strategiche, sia primarie ed operative, sia ausiliarie nelle parti delle espansioni recenti di Lisciano-Soccorso e Vitellino più lontane dal centro del capoluogo; mancanza delle sole strutture strategiche primarie ed operative nell'area di Banditella e Marchetti.

*Sistema degli spazi aperti*

Mancanza di aree per le attività di Protezione Civile formalmente riconosciute; Accesso agli spazi aperti di maggiori dimensioni, potenzialmente utilizzabili come aree attrezzate per le attività di protezione civile non adeguato (area dell'ex aeroporto, campeggio); Difficoltà di accesso agli spazi aperti del Centro storico dai percorsi principali interni ad esso; Mancanza di spazi adeguatamente configurati nell'area tra Fontivegchie e la linea ferrovia (ad eccezione della Piazza dell'Aeronautica, ai margini dell'area in questione) Mancanza di spazi adeguatamente configurati nelle espansioni recenti (Marchetti, Lisciano, Vitellino)

*- Elementi di Pericolosità locale*

Potenziale effetto di amplificazione dovuto alle caratteristiche morfologiche del promontorio (dorsali, cocuzzoli); Aree potenzialmente franose (PTCP Perugia) in corrispondenza dei terrazzamenti naturali e della scarpata da erosione lungo i lati nord ed est del promontorio; Potenziale predisposizione alla liquefazione dei terreni su cui è sviluppato l'insediamento (ad eccezione del promontorio) in caso di evento sismico per la possibile presenza di sedimenti sottili all'interno delle formazioni geologiche del Plio-Pleistocene-Olocene (individuate dagli studi specialistici) – (NB: Negli "Indirizzi e criteri generali per la Microzonazione sismica"

La presenza e concentrazione delle criticità individuate nelle diverse parti del territorio (cfr. Quadro Conoscitivo, Elab. D.3 – *Criticità delle Strutture urbane minime*) determina la caratterizzazione complessiva, in termini di debolezze e vulnerabilità fisiche, delle parti stesse, come di seguito illustrato<sup>53</sup>.

## Capoluogo

### Centro storico

---

*definiti dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, Tavolo tecnico interregionale di Protezione civile, Sottocommissione 8 – Attuazione della normativa (istituito nel 2006 presso la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la protezione civile) si è recentemente proposta la definizione di una Carta delle microzone omogenee in prospettiva sismica, all'interno del "livello 1" di approfondimento, precisando la metodologia per individuare, in maniera speditiva e preliminare, le "zone suscettibili di instabilità" a causa, tra l'altro, della potenziale possibilità di liquefazione)*

#### **Criticità della Sum del "Quadrilatero sul fosso dell'Anguillara"**

##### *Sistema delle infrastrutture*

- Criticità localizzate: Svincoli a livelli sfalsati e attraversamenti della viabilità di livello superiore e della linea ferroviaria (sottopassi-sovrappassi); Tratti di percorsi strategici caratterizzati da rapporto elevato tra altezza degli edifici e sezione stradale e presenza di edifici a ridosso della sede stradale (attraversamento degli insediamenti di Sanfatucchio, Panicarola, Macchie); Tratti di percorsi caratterizzati da strettoie, situazioni puntuali con rapporto elevato tra altezza degli edifici e sezione stradale (Carraia).

- Debolezze strutturali/ sistemiche: Viabilità complessa spesso caratterizzata da intersezioni su più livelli; Presenza di forti cesure infrastrutturali.

##### *Sistema delle Strutture strategiche*

- Criticità diretta:

Tutte le strutture strategiche individuate dalla Sum sono da considerarsi critiche; Gli edifici soggetti ad affollamento (es. chiese, palestre..); Edifici e tessuti storici presenti nei vari insediamenti, emergenze storico-architettoniche (centro storici delle varie frazioni e località, Santuario della Madonna della Carraia).

- Criticità indiretta: Elementi critici singolari (campanili delle chiese di Sanfatucchio, Panicarola, Macchie, Santuario della Madonna della Carraia).

- Debolezza sistemica: Carenza di Strutture ed edifici strategici primari ed operativi.

##### *Sistema degli spazi aperti*

Mancanza di aree per le attività di Protezione Civile formalmente riconosciute; Accesso agli spazi aperti di maggiori dimensioni, potenzialmente utilizzabili come aree attrezzate per le attività di protezione civile non adeguato (area del campo sportivo di Panicarola);

Carenza di spazi aperti configurati in prossimità delle aree produttive; Difficoltà di accesso agli spazi aperti di margine in continuità con l'insediato

##### *Elementi di Pericolosità locale*

Potenziale effetto di amplificazione dovuto a caratteristiche morfologiche (dorsali, cocuzzoli), area del crinale di Sanfatucchio/Pucciarelli

Aree potenzialmente franose (PAI AB Tevere) nell'area de Il Palazzo; Presenza di terrazzamenti naturali e scarpate da erosione intorno all'insediamento di Sanfatucchio; Potenziale effetto di amplificazione dovuto alla presenza di coni di detriti nei pressi della località di Locatoli; Potenziale predisposizione alla liquefazione dei terreni su cui è sviluppato l'insediamento (ad eccezione del crinale di Sanfatucchio) in caso di evento sismico per la possibile presenza di sedimenti sottili all'interno delle formazioni geologiche del Plio-Pleistocene-Olocene (individuate dagli studi specialistici) – (NB – v. *analoga situazione per il Capoluogo*)

#### **Criticità della Sum di Pozzuolo**

##### *Sistema delle infrastrutture*

- Criticità localizzate: Nodo viario non risolto viabilisticamente e sottodimensionato rispetto al ruolo strategico; Percorso strategico caratterizzato da rapporto elevato tra altezza degli edifici e sezione stradale e presenza di edifici a ridosso della sede stradale.

- Debolezze strutturali/ sistemiche:

Percorso principale strategico mancante di alternative (Strada Pozzuolese priva di percorsi di ridondanza); Maglie viarie incomplete, con presenza di strade a fondo cieco, all'interno del tessuto

##### *Sistema delle Strutture strategiche*

- Criticità diretta: Tutte le strutture strategiche individuate dalla Sum sono da considerarsi critiche; Gli edifici soggetti ad affollamento (es. chiesa, Istituto Villa Nazarena); Edifici e isolati storici presenti nell'insediamento, chiesa di S. Pietro e Paolo.

- Criticità indiretta: Campanile.

##### *Sistema degli spazi aperti*

Difficoltà di accesso agli spazi aperti di margine in continuità con l'insediato.

##### *Elementi di Pericolosità locale*

Potenziale effetto di amplificazione dovuto alle caratteristiche morfologiche (dorsali, cocuzzoli) dell'area lungo il crinale; Presenza di fenomeni di basculamento sul versante est dell'insediamento; Presenza di aree franose o potenzialmente franose sui versanti ovest e sud dell'insediamento (PTCP Perugia); Gran parte dell'insediamento è ricompreso nell'area a pericolosità moderata (PAI AB Arno); Potenziale predisposizione alla liquefazione dei terreni su cui è sviluppato l'insediamento in caso di evento sismico per la possibile presenza di sedimenti sottili all'interno delle formazioni geologiche del Plio-Pleistocene-Olocene (individuate dagli studi specialistici) – (NB – v. *analoga situazione per il Capoluogo*)

<sup>53</sup> cfr. Elab. DP.1 – *Problemi e questioni emergenti*

Ambito caratterizzato dalla concentrazione di strutture strategiche di tipo primario/operativo e di edifici e tessuti storici portatori di valori identitari della comunità (alto valore di esposizione funzionale), inseriti in un contesto di alta vulnerabilità edilizia (edifici storici in tessuti ad alta densità edilizia) con accesso difficoltoso, caratterizzato inoltre da alcuni potenziali elementi di pericolosità locale.

#### Area di Fontivegge

Ambito caratterizzato dalla concentrazione della maggior parte delle funzioni strategiche di tipo primario/operativo e ausiliario del Capoluogo (alta esposizione funzionale), con delle criticità derivate dal difficile attraversamento da parte della viabilità territoriale (sulla quale si innesta l'accesso al centro storico) e dalla presenza di alcuni tratti caratterizzati da rapporto elevato tra altezza degli edifici e sezione stradale; gli spazi aperti strategici presenti, all'interno o in continuità con l'area (ex aeroporto, Piazzale dell'Aeronautica, ecc.), solo parzialmente configurati per la attività di Protezione Civile soprattutto riguardo alla viabilità di accesso agli stessi.

#### Area tra Piazza Aeronautica e ferrovia

Ambito caratterizzato da una maglia viaria incompleta e dalla mancanza di spazi aperti strategici configurati per attività di protezione civile.

#### Banditella, Marchetti, Lisciano-Soccorso, Vitellino

Ambiti caratterizzati dall'assenza di strutture strategiche direttamente raggiungibili (esclusa l'area di Marchetti, in continuità con la frazione di Piana) e di spazi aperti strategici configurati per attività di Protezione Civile; il sistema della viabilità trasversale presenta alcune lacune.

### Barriere infrastrutturali

Forti barriere infrastrutturali (la linea ferroviaria, ma anche la SR 71 nel tratto in cui è denominata Via Roma) che agiscono come cesure tra le varie parti dell'insediamento del capoluogo, tra le quali il passaggio è garantito solo attraverso elementi nodali critici.

#### *Nodi*

##### Accesso al Centro storico

Nodo di accesso al Centro Storico, generato dall'intersezione tra viabilità di attraversamento territoriale, di distribuzione all'area di Fontivegge e di accesso al promontorio, caratterizzato da eccessiva complessità, tratti in pendenza, curve a stretto raggio e segnaletica stradale orizzontale non immediatamente interpretabile.

##### Accesso all'area dell'ex aeroporto

Accesso allo spazio aperto strategico dell'ex aeroporto non adeguato, caratterizzato da una immissione non adeguata alla viabilità stradale, con mancanza di un vero e proprio incrocio organizzato, e da collegamenti non adeguati con le varie parti dell'insediamento (in particolare, mancanza di collegamento trasversale con l'area di Piazza dell'Aeronautica).

##### Altri nodi

Nodi viari caratterizzati da elementi di criticità dovuti alla presenza di sottopassi/sovrappassi

## *Area del “Quadrilatero sul fosso dell’Anguillara”*

### Sanfatucchio

Ambito caratterizzato dalla concentrazione di elementi di valore storico identitario, con attraversamento da parte di viabilità territoriale e presenza di fronti edificati a ridosso del percorso; sono presenti anche alcune funzioni strategiche ausiliare ma manca qualunque strutture primaria/operativo (eccettuati gli ambulatori medici e le farmacie); non sono presenti spazi aperti configurati per attività di Protezione Civile facilmente accessibili dall’insediamento, mentre si rilevano nell’area alcuni elementi di pericolosità locale.

### Pucciarelli – il Palazzo

Ambito caratterizzato da alcuni elementi di valore storico identitario, con attraversamento da parte di viabilità territoriale e presenza di fronti edificati a ridosso del percorso; sono mancanti le strutture strategiche, e l’accesso agli spazi aperti in continuità con l’edificato, potenzialmente utilizzabili con funzione strategica, non è adeguato; si rilevano nell’area alcuni elementi di pericolosità locale.

### Carraia

Ambito caratterizzato dalla presenza di importanti elementi storico-identitari, che creano alcuni punti di strettoia e di potenziale criticità sulla viabilità di attraversamento; le strutture strategiche sono assenti, e l’accesso agli spazi aperti in continuità con l’edificato, potenzialmente utilizzabili con funzione strategica, non è adeguato.

### Panicarola

Ambito caratterizzato da alcuni elementi di valore storico identitario, con attraversamento da parte di viabilità territoriale e presenza di fronti edificati a ridosso del percorso; sono mancanti le strutture strategiche, e l’accesso agli spazi aperti in continuità con l’edificato, potenzialmente utilizzabili con funzione strategica, non è adeguato; il campo sportivo, principale spazio aperto strategico potenzialmente utilizzabile per attività di Protezione Civile presente nell’area del “Quadrilatero sul fosso dell’Anguillara”, non è adeguatamente connesso con l’insediamento.

### Macchie

Ambito caratterizzato da alcuni elementi di valore storico identitario, con attraversamento da parte di viabilità territoriale e presenza di fronti edificati a ridosso del percorso; sono mancanti le strutture strategiche, e l’accesso agli spazi aperti in continuità con l’edificato, potenzialmente utilizzabili con funzione strategica, non è adeguato.

### Muffa

Ambito caratterizzato da fronti edificati a ridosso della viabilità e dalla presenza del borgo sulla via di accesso della stazione ferroviaria dismessa, separato dal resto del tessuto dalla linea ferroviaria; l’accesso agli spazi aperti in continuità con l’edificato, potenzialmente utilizzabili con funzione strategica, non è adeguato.

### Aree produttive (area Coop, Pineta, area ad Ovest di Panicarola)

Ambiti caratterizzati dalla presenza di importanti funzioni per la "ripresa" economica post emergenza, nei quali si riscontra la mancanza di strutture strategiche primari/ operative e ausiliarie, come anche di spazi aperti configurati per attività di Protezione Civile (eccettuate le più estese aree di pertinenza degli edifici produttivi, la cui accessibilità dall'esterno è però limitata).

#### Barriere infrastrutturali

Forti barriere infrastrutturali (la linea ferroviaria, la SR 71) che agiscono come cesure tra le varie zone dell'area, tra le quali il passaggio è garantito solo attraverso elementi nodali critici.

#### Nodi viari

Nodi viari caratterizzati da elementi di criticità dovuti alla presenza di sottopassi/sovrappassi e rampe e svincoli a più livelli.

### *Frazione di Pozzuolo*

#### Viabilità

Nodo viario di importanza strategica territoriale nel tratto di attraversamento dell'insediamento.

#### Insedimento e spazi aperti

Ambito caratterizzato dalla presenza di alcuni elementi di valore storico-identitario, con edifici i cui fronti, di altezza considerevole rispetto alla sezione stradale, sono situati a ridosso della viabilità; pur essendo presente uno spazio strategico configurato per la attività di protezione Civile (campo sportivo della scuola), l'accesso agli spazi aperti in continuità con l'edificato, potenzialmente utilizzabili con funzione strategica, non è adeguato; sono inoltre stati rilevati alcuni elementi di pericolosità locale.





### **3. INDIRIZZI PER IL PRG**

#### ***3.1. L'idea di città e di territorio***

Al fine di dare contenuti adeguati al nuovo PRG di Castiglione del Lago 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.

La costruzione del Documento Programmatico, primo atto del processo di formazione del nuovo PRG, è la sede più appropriata per la definizione e condivisione da parte della comunità castiglione di propria idea di città e territorio che troverà, nella Conferenza di Copianificazione, un riconoscimento interistituzionale a seguito del quale potrà essere assunta definitivamente a base del piano.

E' in ogni caso utile soffermare l'attenzione fin da ora su alcuni fondamentali attributi di città e territorio che questa idea dovrebbe esprimere, tenendo conto del ruolo che Castiglione del Lago aspira ad assumere nel particolare contesto territoriale del Trasimeno, connotato dalla relativa vicinanza a Perugia, nonché dalla prossimità alla Regione Toscana e alle grandi vie di comunicazione nazionali, quale protagonista di un nuovo modello di sviluppo che contribuisca alla definizione di una nuova identità dell'Umbria nel sistema "Italia centrale". Gli attributi fin da ora individuabili per una Castiglione del Lago che ambisca a un ruolo di città di riferimento nell'Area del Trasimeno, riguardano le sue caratteristiche sotto il profilo della qualità totale e della sostenibilità del territorio, della qualità urbana (accoglienza, vivibilità, solidarietà), del turismo, della produzione sostenibile, nonché della imprescindibile presenza del Lago Trasimeno quale elemento caratterizzante l'intero territorio, il suo paesaggio e la sua economia.

All'assunzione di questi attributi e al perseguimento concreto del ruolo di riferimento per il Trasimeno dovranno contribuire tutte le componenti del territorio di Castiglione del Lago. Queste possono essere considerate secondo una articolazione territoriale che tiene conto delle caratteristiche insediative, infrastrutturali, funzionali, di contesto ambientale, produttivo, sociale, ecc. Ci si riferisce ad una possibile suddivisione del territorio in sistemi:

- Capoluogo e frazione di Piana;
- "Quadrilatero produttivo" di Sanfatucchio, Macchie, Panicarola e Carraia;
- "Fascia collinare" composta a nord da Pozzuolo e Gioiella e a sud da Vaiano e Villastrada.

Il nuovo PRG, nel definire le condizioni fisico-funzionali necessarie alla realizzazione dell'idea di città e territorio che sarà assunta, farà riferimento alla descritta suddivisione quale articolazione caratterizzante la realtà castiglione nella quale concretizzare gli attributi di seguito descritti, secondo specifici obiettivi come si esporrà nel successivo paragrafo 4.

### **3.1.1. 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.

### **3.1.2. Città accogliente e solidale**

Sviluppare pienamente la cultura dell'accoglienza, equivale a far crescere l'idea di una città aperta che, forte della propria identità storica e culturale, sia pronta ed orgogliosa di proporsi come luogo di incontro e di integrazione.

La qualità urbana, la stratificazione secolare dei processi culturali di cui la nostra terra è stata protagonista, la forte identità storica, l'antica vocazione ad essere un luogo di transito e di sosta, propongono il nostro territorio come luogo ideale per vivere un'autentica esperienza di scambio, sia per coloro che come turisti sono ospiti temporanei, ma che non sono portati a comportarsi come "consumatori turistici", ma piuttosto a vivere una esperienza di "cittadinanza temporanea" che arricchisce la loro esperienza di vita, ma anche quella dei cittadini residenti.

In questo senso arricchire la qualità della vita del territorio equivale ad elevare anche la possibilità di accrescere la particolare offerta che questo può offrire allo sviluppo di un turismo responsabile che cerca sempre più esperienze come quelle che noi possiamo offrire.

Sul versante dell'accoglienza dei soggetti provenienti da altre culture ed altri Paesi che cercano un luogo in cui riscattare la propria condizione sociale ed economica, sono offerte elevate possibilità di integrazione, sia per la profonda cultura dell'accoglienza che caratterizza il territorio e la sua popolazione, sia per l'articolata offerta di servizi di cui si può godere; è evidente che la qualità complessiva di vita induce anche al rispetto di regole di convivenza, finalizzate al mantenimento della suddetta qualità, dal cui mantenimento dipende il ruolo che l'area potrà svolgere nel futuro e che questo documento cerca di disegnare.

Ad esempio l'esperienza dell'associazione dei Borghi più belli d'Italia è estremamente interessante perché rende protagonisti delle politiche di tutela e di promozione del borgo, in primo luogo gli abitanti dello stesso che prendono coscienza fino in fondo della loro funzione nel rivitalizzare e promuovere la vita del piccolo centro.

Occorre dunque passare dal concetto di "città come luogo di residenza" a quello di "città come sistema ospitale", in quanto adotta un insieme di strumenti e di regole che rendono coerente ogni aspetto della pianificazione rispetto al perseguimento dell'obiettivo di adottare un progetto di sviluppo realmente sostenibile, solidale ed eticamente condiviso.

### **3.1.3. Città imprenditoriale a produzione dolce di merci e servizi**

Il sistema economico che si ipotizza per Castiglione del lago e per il Trasimeno, dovrà ispirarsi al principio dell'equilibrio, considerata la precarietà del sistema ambientale che si ispira alla delicatezza delle problematiche che vive il lago Trasimeno.

Occorre quindi riqualificare il settore agricolo, dando impulso alle produzioni tipiche, acquisire le certificazioni di qualità e soprattutto mettere in atto azioni di sistema per la commercializzazione dei prodotti.

Riguardo al turismo è necessario qualificare l'offerta, puntare ad un target più elevato ed estendere le presenze nell'arco dell'intero anno, considerato che il territorio non sopporterebbe grandi presenze concentrate nell'arco di poche settimane.

Ma il sistema economico non può fare a meno di sviluppare attività produttive di piccola e media impresa che può trovare proprio in un territorio qualitativamente vocato, il luogo giusto per realizzare attività d'impresa in settori tecnologicamente qualificati, in cui l'obiettivo sia quello dell'integrazione con le qualità generali del territorio.

Nel corso degli ultimi anni abbiamo potuto constatare come alcune piccole imprese abbiano profondamente innovato e riposizionato la loro attività produttiva nel senso della qualità sfidando con successo le insidie del mercato globale. Si vuole dunque incentivare l'insediamento di attività della media e piccola impresa, che svolgono attività a basso impatto ambientale e che occupino modeste porzioni di territorio, la cui produzione sia contraddistinta da un alto contenuto tecnologico, anche per collegare il progetto di formazione delle nostre scuole superiori alle esigenze di crescita produttiva delle imprese locali.

L'impegno è di concepire le aree produttive in modo diverso dal passato, più concentrate, maggiormente infrastrutturate, a partire dalle moderne tecnologie digitali, ai collegamenti stradali, ferroviari, ma anche coerentemente integrate nel sistema ambientale e paesaggistico del Trasimeno.

Per quanto concerne l'agricoltura, questo è un settore che già trova ispirazione a questo modello di sviluppo, infatti le produzioni di olio, vino e prodotti ortofrutticoli, sono in gran parte di qualità molto elevata; più recente, ma incisiva è la politica per la creazione di marchi e filiere di qualità nel settore delle carni, con conseguente riqualificazione anche dei numerosi allevamenti zootecnici della nostra area.

#### **3.1.4. 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 castiglione, 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 Castiglione

del Lago al circuito nazionale ed internazionale di grandi eventi, allo svolgimento dei quali sembrano essere sempre più legate la crescita e lo sviluppo del territorio.

Con il rilancio di un sistema museale che attribuisce a Palazzo della Corgna il ruolo centrale di luogo di documentazione, studio, ricerca ed ideazione di attività ed eventi, attraverso cui completare il recupero e la messa a sistema di tutti i beni culturali ed archeologici presenti nell'intero territorio comunale, con l'utilizzo delle intellettualità presenti nel territorio, da formare con adeguati percorsi didattici e scolastici, al fine di perseguire una reale crescita del livello culturale sul territorio.

Sviluppare la produzione di articoli di artigianato, l'editoria e la comunicazione sui beni culturali di cui il territorio ed il Lago Trasimeno dispone. Al fine di qualificare e consolidare le imprese esistenti, per sviluppare uno spirito imprenditoriale nell'ideazione, nella gestione e nella commercializzazione di prodotti legati alla cultura, ma anche qualificare le imprese per il recupero ed il restauro dei beni, sviluppando così un marketing sulla cultura e creare nuovi prodotti per lo sviluppo del turismo

Con un piano di valorizzazione delle aree destinate dalla normativa regionale a Parco del Trasimeno, possono essere prodotti e realizzati progetti di eccellenza, che devono riguardare le produzioni tipiche del Parco, il recupero ambientale di zone di particolare pregio, la realizzazione di servizi per la documentazione, lo studio e la valorizzazione del parco, imperniati naturalmente sulle polarità per eccellenza che sono l'aeroporto di Castiglione del Lago e l'Isola Polvese.

### ***3.2. Itemi 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 Castiglione del Lago; 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

Il nuovo PRG, atto amministrativo tecnico-giuridico, attraverso l'applicazione dei meccanismi della perequazione e della compensazione, finalizzati ad una maggiore operatività del Piano e quindi ad una sua più certa attuazione, garantirà uguali opportunità a tutti i soggetti che saranno coinvolti in analoghe operazioni e assicurerà alla collettività, a costi sostenibili, l'irrinunciabile patrimonio di aree ed attrezzature necessarie per il raggiungimento di obiettivi di qualità.

Il piano dovrà favorire nuove possibilità di sviluppo economico e di occupazione tramite la sua azione di supporto e di garanzia delle condizioni di governo e di pianificazione del territorio. In questa cornice sono ritenuti strategici alcuni indirizzi programmatici e alcune linee di intervento a sostegno di una visione sostenibile dello sviluppo di Castiglione del Lago.

Il Piano Regolatore deve divenire uno strumento efficace di governo del territorio in cui si possa garantire l'espansione di un sistema integrato, economicamente sostenibile, ove si sentano protagoniste le attività produttive ed i servizi presenti, sia nel contesto urbano, che nelle aree rurali. Nel breve e medio periodo è la promozione dei prodotti territoriali, ancorati ad una logica di salvaguardia ambientale e tipicità territoriale, a rappresentare il tratto saliente dello sviluppo socio-economico comunale. Questo strumento di pianificazione deve essere capace di attivare il dispiegamento della logica di filiera, vuole favorire l'instaurarsi di sinergie imprenditoriali ed intende consolidare il positivo rapporto pubblico-privato intorno ai temi della sostenibilità dello sviluppo.

### **3.2.1. Le attività produttive**

All'interno delle azioni tese allo sviluppo ed al consolidamento del sistema economico quelle indirizzate alle attività agricole riguardano 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 regionali 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 PRG intende sostenere la spinta caratterizzante le produzioni tipiche, anche attraverso la sinergia di diversi soggetti imprenditoriali in grado di attivare filiere a sostegno della qualità territoriale. Operativamente si dovrà procedere organizzando un nucleo importante di produttori dei diversi settori agricoli ed agroalimentari, in modo che l'obbligatorietà delle norme sulla condizionalità diventi contenitore progettuale di stimolo a percorsi di caratterizzazione produttiva, in nome del rispetto ambientale e della promozione del territorio.

La partecipazione di alcune aziende agricole ed agroalimentari di Castiglione del Lago ai progetti di filiera agroalimentare, presentati ed approvati dalla Regione dell'Umbria, è stato un primo banco di prova per testare la disponibilità degli imprenditori a lavorare, in una logica di filiera ed in un quadro di rispetto delle norme, sulla riduzione dell'impatto ambientale degli interventi economici. Le attività agricole rivestono, nel contesto socio economico e paesaggistico ambientale di Castiglione del Lago, un ruolo trainante anche per la possibilità di forti interazioni con altri settori economici, in un'ottica di valorizzazione territoriale ancorata ai temi centrali della sostenibilità e della tipicità. La creazione di una stretta correlazione tra coloro che producono e coloro che utilizzano le caratteristiche ambientali, paesaggistiche ed agricole a fini turistici

rappresenta certamente uno degli elementi su cui puntare per mettere in luce la intrinseca qualità territoriale di Castiglione del Lago. In questo senso riveste particolare importanza la realizzazione di prodotti turistici ed enogastronomici che siano legati ai “prodotti turistici d’area”, costruiti intorno a temi riconosciuti a livello regionale quali Percorrere l’Umbria, Sapori e Mestieri d’Umbria e Storie d’Umbria. Il territorio comunale sta già sperimentando ed attuando alcuni interventi ed alcune iniziative inserite nelle progettazioni della filiera “Turismo Ambiente Cultura” che si sviluppano in un contesto comprensoriale (bacino lago Trasimeno, territorio Comunità Montana).

Una attenzione particolare al tema delle forme e dei modi di sviluppo delle attività turistiche che non dovranno essere realizzate secondo standard utilizzati in altre aree del Paese, ma indotte dalla qualità complessiva del territorio, dalle sue molteplici ricchezze e dall’elevato livello dei suoi servizi. 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.

Lo sviluppo di Castiglione del Lago, non è affidato soltanto alla filiera agricoltura-turismo-cultura; la forza e la stabilità del sistema economico-sociale locale sono e devono essere sempre più assicurate dalla presenza e integrazione sul territorio di settori economico-produttivi tra loro compatibili, che consentano la realizzazione di relazioni e sinergie di valorizzazione reciproca. Ciò per caratterizzare Castiglione del Lago anche come territorio capace di offrire localizzazioni in siti di pregio paesaggistico e ambientale, per attività di piccola e media impresa che ambiscono alla qualificazione di immagine e di prodotto. Attività che, allo stesso tempo, dovranno assicurare un alto contenuto tecnologico e innovativo e la capacità di adottare tutti i provvedimenti e le soluzioni necessarie per rendere la propria presenza fisica la propria produzione compatibile con le qualità locali esistenti e sostenibili dal punto di vista ambientale. Questa prospettiva sarà assecondata dal nuovo PRG per promuovere competitività e dotare di un alto valore aggiunto le filiere manifatturiere e commerciali. Ciò comunque tenendo conto della necessità di contenere l’impiego di nuovo suolo, favorendo quindi la qualificazione ambientale degli insediamenti produttivi esistenti o di quelli già programmati, e i delicati equilibri ambientali e paesaggistici che caratterizzano il territorio castiglionesese.

I programmati miglioramenti dell’accessibilità, come quelli descritti nel successivo paragrafo 3.2.2., dovrebbero in questa prospettiva rappresentare un ulteriore vantaggio per la riqualificazione di attività esistenti o la localizzazione di nuove.



### **3.2.2. L'accessibilità e la mobilità**

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 quest'ottica gli obiettivi contenuti all'interno del presente documento devono ritenersi perfettamente aderenti al quadro regionale: nell'ambito della mobilità, infatti, gli interventi principali previsti ricadono fondamentalmente in due categorie:

- la mobilità sostenibile è il principio che sottende gli interventi della variante alla SR71 nel tratto di attraversamento dell'abitato di Castiglione del lago (intervento peraltro già previsto all'interno del PUT, ancorché in una configurazione diversa) e degli interventi di traffic calming e di costituzione/rafforzamento della rete pedonale nelle frazioni;
- la riconnessione alla rete primaria nazionale detta invece la necessità di intervento sulla SR454 in attraversamento all'abitato di Pozzuolo, derivando direttamente dall'opzione di apertura di un nuovo casello autostradale lungo l'A1, a servizio degli abitati di Montepulciano e della stessa Castiglione del lago.

Anche l'altro intervento infrastrutturale di rilievo, ovvero la bretella ferroviaria di Borghetto, è già contenuto nel Piano Urbanistico Territoriale e deriva dalle scelte modali fondamentali regionali che individuano nella ferrovia la modalità cardine del TPL regionale.

### **3.2.3. L'insediamento**

Lo sviluppo dell'insediamento va traguardato 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. Come è noto il PTCP stabilisce criteri differenziati per la valutazione delle previsioni residenziali e per quella delle previsioni relative allo sviluppo delle attività.

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.

Per gli obiettivi specifici previsti per il sistema insediativo si rimanda a quanto descritto nel capitolo 3.3.3

#### **3.2.4. 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.

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.

#### **3.2.5. Il risparmio energetico e la promozione urbana**

Le attività e gli interventi attraverso i quali prenderà corpo lo sviluppo di Castiglione del Lago, 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).

### ***3.3. Gli obiettivi prioritari da assumere per il PRG***

Per quanto riguarda invece i contenuti e le scelte, il nuovo PRG dovrà assicurare un uso prudente delle risorse naturali ed antropiche, ponendo particolare riguardo a tutte le situazioni di rischio, di degrado e/o di non riproducibilità delle stesse, nonché un uso controllato dell'energia, favorendo lo sviluppo e l'adozione di fonti energetiche alternative.

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 Castiglione del Lago. 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 Piano Strategico e nel Documento di indirizzi), in coerenza e sviluppo delle indicazioni contenute negli strumenti d'area vasta, principalmente il PUT ed il PTCP di Perugia<sup>54</sup> di cui si è detto al precedente punto 2.9.

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

---

54

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 *premierità*, 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 nel 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 detto<sup>55</sup>.

Gli obiettivi progettuali sono riferiti ai tre Sistemi (paesaggistico-ambientale; mobilità, reti e impianti tecnologici; insediativo). Essi sono articolati in obiettivi di sistema ed obiettivi specifici e

---

<sup>55</sup> 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.

risultano strettamente relazionati ai problemi e alle questioni emergenti<sup>56</sup> anch'essi riferiti ai medesimi sistemi.

### **3.3.1. Obiettivi per il Sistema Paesaggistico-ambientale**

Uno degli obiettivi strategici è sicuramente quello di rimuovere gli aspetti di conflittualità derivate dalla presenza di attività agricole, inserite in contesti di particolare valenza ambientale e paesaggistica. A questo scopo viene ritenuto importante partire dalla promozione di una gestione sostenibile delle dinamiche produttive del settore agricolo ed agro-alimentare che rappresenta una delle risorse economico-produttive di maggiore importanza presenti nel territorio, che caratterizza l'uso del suolo di Castiglione del Lago e che sostanzia la connotazione dei diversi paesaggi locali individuati. Altro aspetto intorno al quale occorre porre una particolare attenzione è quello di ricercare l'introduzione e la diffusione di buone pratiche in agricoltura, che siano rispettose dell'ambiente anche al fine di arrivare alla costruzione di una strategia di marketing territoriale in grado di diversificare e di aumentare l'importanza delle produzioni tipiche locali, di selezionare le attività in grado di fungere da catalizzatore per una proposta turistica diversificata e di qualità, anche al fine di facilitare la selezione e l'individuazione di nuovi potenziali target. L'incentivazione delle produzioni biologiche e dell'agricoltura integrata, la valorizzazione delle produzioni ortofrutticole e delle produzioni vivaistiche, il consolidamento della presenza della fagiolina, la costituzione di una filiera agroenergetica e lo sviluppo di attività turistiche legate alla filiera Turismo Ambiente Cultura sono alcune delle best practices da attivare.

Altro obiettivo ritenuto strategico è la valorizzazione delle peculiarità ambientali di porzioni rappresentative del territorio comunale avente una forte vocazione naturalistica. La costruzione di una progettualità intorno ai temi dell'avifauna, dei boschi igrofilo e planiziari e della gestione del canneto sono ritenute quelle atte a valorizzare le peculiarità naturalistiche presenti. L'organizzazione degli interventi di monitoraggio ambientale lungo la fascia ripariale, delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle sponde anche ai fini della fruibilità turistica, lo studio di un piano di interventi per la mitigazione e/o la valorizzazione di alcune attività presenti lungo le rive del Trasimeno sono alcune azioni concrete in grado di sostenere l'obiettivo da raggiungere.

In particolare, si ritiene opportuno salvaguardare la fascia ripariale lungo la costa del lago Trasimeno, sempre connotata da una forte valenza ambientale e dalla necessità di nuova utilizzazione ai fini turistici, attraverso la costruzione di strategie di sviluppo urbanistico, turistico e gestionale mirate, compatibili e sostenibili. In questo contesto risultano rispondenti all'obiettivo la diversificazione produttiva delle attività agricole verso colture a minor fabbisogno idrico, la

---

<sup>56</sup> Come illustrati al precedente paragrafo 2.11

valorizzazione della tradizione della pesca, la pulizia delle sponde ed il loro successivo controllo e monitoraggio. La minore utilizzazione delle risorse idriche ai fini agricoli, economico-produttivi e turistici, con particolare riferimento ai prelievi idrici dal Lago Trasimeno, rappresenta un'altra opzione ritenuta decisiva per lo sviluppo futuro delle dinamiche territoriali. Si tratta di promuovere una gestione sostenibile delle risorse ai fini di un equilibrio più stabile e meno sofferente del bacino lacustre, in stretta sinergia con le indicazioni provenienti dalla pianificazione sovraordinata. Altro obiettivo considerato importante è la valorizzazione delle due polarità territoriali individuate nel sistema paesaggistico ambientale, quali l'area ex aeroporto di Castiglione del Lago e dell'Isola Polvese. Si tratta di costruire un piano di intervento e di iniziative in cui sia attentamente considerata una valutazione periodica relativa all'incidenza delle attività svolte con particolare attenzione alle ricadute sulle peculiarità ambientali e naturalistiche dei due siti.

La diminuzione dell'impatto e della presenza di attività zootecniche ed agricole con potenzialità inquinanti rappresenta sicuramente un'altra delle priorità e degli obiettivi da raggiungere da parte del sistema paesaggistico ambientale. La diminuzione degli impatti sull'ambiente passa tra l'altro attraverso la valorizzazione della filiera zootecnica (carni suine, carne bovina meticcias, ecc...) e la diffusione di allevamenti allo stato semi-brado.

### *Obiettivi per il Paesaggio*

Gli *obiettivi di sistema* relativi al *Paesaggio*, definiti in base alle direttive del PTCP, alla visione strategica espressa dal Disegno Strategico Territoriale della Regione Umbria, alla idea di sviluppo locale espressa da Documento di indirizzi per la formazione del nuovo PRG del Comune di Castiglione del Lago, nonché in base alla valutazione dei Paesaggi Locali del presente Documento Programmatico, sono:

- assumere il paesaggio come indicatore di qualità territoriale e urbana, e assicurare la qualità del paesaggio considerandola risorsa fondamentale per lo sviluppo
- salvaguardare e valorizzare la risorsa paesaggio in funzione della caratterizzazione dell'immagine del territorio di Castiglione del Lago, per lo sviluppo di un turismo di qualità.
- promuovere politiche di sviluppo che incentivino il legame tra agricoltura e territorio, in modo da rafforzare gli esiti percepibili che di questa simbiosi permangono nel paesaggio rurale
- perseguire la qualificazione paesaggistica delle scelte di piano attraverso l'opportuna contestualizzazione degli interventi previsti<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> nuovo tracciato della SR71; raccordo ferroviario di Borghetto e indirettamente apertura del casello di Montepulciano; Polo ospedaliero; nuova viabilità intorno alle frazioni (vedi Pozzuolo); collegamenti con l'isola Polvese; nuovo auditorium; progetto per la sistemazione delle coste e collegamento lago centro storico; Parco dell'aeroporto Eleuteri; sviluppo del "quadrilatero produttivo" – Pineta e Pucciarelli; elevazione del rango di Pozzuolo; valorizzazione di percorsi naturalistici e culturali. il passaggio da un concetto di città come "luogo di residenza" a quello di città come "sistema ospitale" per i centri delle frazioni.

Agli *obiettivi di sistema* si affiancano gli *obiettivi specifici per i Paesaggi Locali* in riferimento alle due opzioni fondamentali di valorizzazione relative alle principali situazioni di evoluzione/trasformazione riscontrate nei paesaggi locali individuati: mantenimento/potenziamento e mantenimento/qualificazione. A questi si uniscono anche gli obiettivi specifici riferiti alla fruizione e percezione del paesaggio.

Gli *obiettivi specifici per i Paesaggi Locali* sono articolati come segue:

*Mantenimento e potenziamento degli assetti di qualità dei paesaggi di valore paesaggistico con dinamiche di evoluzione attraverso strategie di salvaguardia e valorizzazione e la gestione sostenibile dello sviluppo territoriale.*

- Salvaguardare e valorizzare le risorse del territorio che presentano più alti livelli di naturalità e le parti del paesaggio agrario che danno testimonianza del rapporto nel tempo tra uomo e territorio (Boschi di Ferretto e sistema Lago Trasimeno, fascia perilacustre, isola Polvese)
- Promuovere e sostenere lo sviluppo di attività agricole integrate, capaci di contribuire alla qualificazione del territorio dal punto di vista ecologico, insediativo, funzionale, produttivo e nel complesso paesaggistico
- Valorizzare la funzione culturale dell'agricoltura nel campo della formazione, del consumo dei prodotti naturali e tipici, del turismo in ambiente rurale, della produzione, artigianale, etc.
- Garantire la continuità degli spazi aperti del territorio comunale a fini ecologici e paesaggistici;
- Valorizzare i paesaggi attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio rurale diffuso con valenza storico-testimoniale e paesaggistica e del patrimonio edilizio dismesso delle aziende agricole (politiche di recupero e riuso del patrimonio edilizio, sviluppo integrato di funzioni compatibili con gli usi agricoli come la ricettività agrituristica, qualificazione della rete di servizi e della viabilità minore)
- Rendere congruenti con i valori paesaggistici gli interventi di trasformazione insediativa (espansioni di margine urbano, edificato sparso, nuova viabilità), le opere di sistemazione agraria dei suoli (siepi di divisione dei campi, filari alberati, strade poderali, sistemazioni colturali, ecc.) e le opere di sistemazione dei suoli ai fini insediativi (movimenti di terra, muri di sostegno, ecc.) mettendoli in relazione al contesto paesaggistico di riferimento della trasformazione stessa
- Rendere congruenti con i valori paesaggistici gli eventuali nuovi impianti ed attrezzature per attività agricole;
- Rendere congruenti con i valori paesaggistici i manufatti delle reti tecnologiche (elettrica, telecomunicazioni, depuratori);

*Mantenimento e qualificazione degli assetti di qualità dei paesaggi con dinamiche di trasformazione attraverso strategie integrate di salvaguardia delle componenti di qualità, ripristino delle potenzialità riconosciute ed eliminazione delle situazioni di disqualità, degrado o rischio:*

- Qualificare il paesaggio della pianura insediata (cfr. obiettivi per Paesaggio locale) attraverso strategie di riqualificazione per eliminare i detrattori, recuperare i contesti degradati, 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
- Valorizzare e potenziare le componenti strutturali della pianura insediata connotate da caratteri di naturalità (i corsi d'acqua principali con la relativa vegetazione ripariale) e di permanenza delle forme di produzione agricola della pianura (le trame agricole periurbane, le fasce di aree agricole alternate agli insediamenti lineari, i percorsi poderali e interpoderali storici, i manufatti rurali di valore storico architettonico e documentario)
- Curare la definizione dei margini urbani delle frazioni di crinale e di poggio in riferimento alla continuità della linea della viabilità che segna il crinale stesso, ai pendii immediatamente a ridosso di essa ed alla continuità delle aree agricole al margine della strada con le aree agricole dei versanti
- Salvaguardare e valorizzare l'immagine complessiva attraverso il rafforzamento dei segni della trama agricola in particolare quelli adiacenti alla viabilità di crinale (colture arboree che sfruttano la pendenza dei suoli) e la qualificazione delle frazioni e dei centri di crinale e di poggio
- Evitare la saldatura degli insediamenti lineari a favore del mantenimento dell'alternanza pieno-vuoto che connota il Crinale

*Potenziamento del sistema di fruizione e percezione paesaggistico ambientale del territorio:*

- Definire e ambientare i percorsi di rilevanza paesaggistica, anche in riferimento ad altre forme di fruizione e promozione del territorio (percorsi enogastronomici, storici, ecc.) incrementando e attrezzando gli spazi e le occasioni di percezione e fruizione paesaggistico-ambientale del territorio;
- Assicurare la percezione del paesaggio dalle reti principali della mobilità;
- Salvaguardare e valorizzare i belvedere e i punti panoramici singolari esistenti sul territorio (con particolare attenzione per i coni visuali individuati dal PTCP).

*Gli obiettivi specifici possono anche essere riferiti ai singoli Paesaggi locali, e sono:*



#### PL1 - Paesaggio lacustre del Lago Trasimeno e Promontorio di Castiglione

- Salvaguardare e valorizzare i caratteri di naturalità presenti e la particolare relazione che esiste tra questi e i caratteri più propriamente urbani del promontorio di Castiglione
- Qualificare le aree residuali, gli incolti e le aree di transizione fra promontorio insediato e fascia perilacustre
- Rendere congruenti con i valori paesaggistici del Promontorio le infrastrutture esistenti e di eventuale nuova realizzazione
- Valorizzare le sistemazioni rurali tipiche della fascia perilacustre
- Valorizzare il patrimonio edilizio esistente di interesse storico-documentario

#### PL2 – Paesaggio della diffusione insediativa nella pianura retrolacustre di Castiglione e del canale dell'Anguillara

- Valorizzare l'immagine complessiva del paesaggio locale attraverso il rafforzamento della trama agricola, ove presente, mediante un'attenta individuazione e conseguente salvaguardia e valorizzazione delle aree agricole che hanno funzione di filtro e mitigazione dell'impatto dei diversi usi insediativi presenti (più esteso impiego di siepi e fasce alberate lungo i campi; politiche di attribuzione di nuove funzioni alle aree agricole: ricettività e turismo, commercializzazione dei prodotti, ecc.)
- Migliorare l'immagine urbana complessiva dell'insediamento di Castiglione alle spalle del promontorio, potenziando le relazioni visive e funzionali tra le aree libere presenti e il Centro storico, definendo e caratterizzando i margini urbani e migliorando le relazioni fra le due parti dell'insediamento di Castiglione segnate dall'interruzione della ferrovia
- Qualificare i margini esistenti e le eventuali espansioni dei centri di pianura in funzione del rapporto che essi hanno con le aree agricole circostanti, rispettando l'alternanza ancora leggibile di fasce edificate e aree agricole libere
- Migliorare l'inserimento paesaggistico delle infrastrutture e degli impianti tecnologici e produttivi presenti
- Individuare l'opportuno contesto di riferimento progettuale della nuovo tracciato della SR71 in funzione del mantenimento della leggibilità dei caratteri distintivi della pianura agricola insediata, ai fini della definizione progettuale dell'inserimento paesaggistico dello stesso
- Migliorare l'inserimento dei manufatti per le attività produttive esistenti e previste attraverso un'adeguata composizione delle aree di pertinenza in riferimento agli accessi viabilistici
- Potenziare e valorizzare la qualità di luogo di fruizione paesaggistica del canale dell'Anguillara

### PL3– Paesaggio dei boschi di Ferretto

- Valorizzare i caratteri di naturalità presenti
- Riconnettere gli elementi di rete ecologica locale (corsi d'acqua, filari alberati e siepi) presenti nella trama agricola alle aree boscate esistenti

### PL4- Paesaggio delle basse colline del lago Trasimeno

- Salvaguardare e valorizzare l'immagine complessiva attraverso il rafforzamento dei segni della trama agricola (campi aperti, strade poderali ed interpoderali, siepi, fasce alberate lungo i campi, sistemazione dei leggeri pendii, viali alberati) che assecondano l'andamento dei suoli
- Definire ed ambientare percorsi di fruizione dei paesaggi
- Limitare l'edificazione agricola diffusa a favore di piccoli insediamenti attestati lungo la viabilità esistente
- Qualificare dal punto di vista morfologico funzionale gli annessi agricoli e gli elementi di recinzione delle aree di pertinenza
- Rendere congruenti con il contesto paesaggistico gli adeguamenti della viabilità minore attraverso l'impiego di trattamenti a basso impatto
- Migliorare e rendere congruente con il contesto paesaggistico l'inserimento degli impianti ed attrezzature per allevamenti esistenti

### PL5 - Paesaggio degli insediamenti del Crinale dei tre laghi (Chiusi – Montepulciano – Trasimeno)

- Salvaguardare e valorizzare l'immagine complessiva attraverso il rafforzamento dei segni della trama agricola in particolare quelli adiacenti alla viabilità di crinale (colture arboree che sfruttano la pendenza dei suoli) e la qualificazione delle frazioni e dei centri di crinale e di poggio
- Evitare la saldatura degli insediamenti lineari a favore del mantenimento dell'alternanza pieno-vuoto che connota il Crinale
- Curare la definizione dei margini urbani in riferimento alla continuità della linea della viabilità che segna il crinale stesso, ai pendii immediatamente a ridosso di essa ed alla continuità delle aree agricole al margine della strada con le aree agricole dei versanti
- Qualificare dal punto di vista morfologico funzionale gli annessi agricoli e gli elementi di recinzione delle aree di pertinenza in particolare che si affacciano sulla viabilità principale
- Rendere congruente con il contesto paesaggistico l'inserimento di eventuale nuova viabilità di circuitazione attorno alle frazioni

- Valorizzare i belvedere naturali
- Definire ed ambientare percorsi di fruizione paesaggistica che attraversino le frazioni di crinale e di poggio

#### PL6 - Paesaggio delle basse colline del lago di Montepulciano e di Chiusi

- Salvaguardare e valorizzare l'immagine complessiva attraverso il rafforzamento dei segni della trama agricola (campi aperti, strade poderali ed interpoderali, siepi, fasce alberate lungo i campi, sistemazione dei pendii acclivi, viali alberati) che assecondano l'andamento dei suoli
- Qualificare dal punto di vista morfologico funzionale gli annessi agricoli e gli elementi di recinzione delle aree di pertinenza
- Definire ed ambientare percorsi di fruizione dei paesaggi
- Rendere congruenti con i valori paesaggistici gli adeguamenti della viabilità minore attraverso l'impiego di trattamenti a basso impatto

#### PL7 – Paesaggio della Val di Chiana

- Valorizzare i caratteri di naturalità presenti e la loro integrazione con il contesto rurale
- Valorizzare l'immagine complessiva attraverso il rafforzamento dei segni della trama agricola (siepi, fasce alberate lungo i campi, in articolare sistemazione dei pendii)
- Qualificare dal punto di vista morfologico funzionale gli annessi agricoli e gli elementi di recinzione delle aree di pertinenza
- Definire ed ambientare percorsi di fruizione dei paesaggi

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

Il territorio comunale offre spunti critici ed obiettivi da raggiungere che si possono ricondurre essenzialmente a due macroaree:

- problematiche relative al centro abitato di Castiglione del Lago
- problematiche generalizzate del territorio comunale e delle frazioni.

Per quanto attiene il primo punto l'elemento cruciale da evidenziare è rappresentato senza dubbio dalla presenza della SR 71 in attraversamento del centro abitato: ovviamente tale presenza genera compresenza di traffici, leggeri e pesanti, di lungo tragitto e quelli locali. Tale situazione è tipicamente generatrice di conflitti ed aumento del livello generalizzato di rischio dei tratti stradali

e delle intersezioni interessate dall'arteria principale. L'obiettivo è quindi quello di realizzare una variante alla strada regionale con un percorso completamente esterno al centro abitato e che, urbanisticamente, ne tracci anche il limite estremo raggiungibile nell'orizzonte temporale del piano ed anche oltre. A questo proposito appare opportuno riflettere sui problemi posti dalla attuale proposta progettuale di variante in elaborazione, che rischia di ispessire il corridoio infrastrutturale, (ferrovia e variante stradale), creando una cesura insanabile tra le due parti dell'abitato, invece di delocalizzare l'infrastruttura stradale.

E' necessario quindi evidenziare la problematica della sosta specializzata, da ricavarsi in varie parti dell'abitato, conformemente alle varie vocazioni di ciascuna area (turistico-balneare per il lungo lago, turistico-culturale per l'acropoli, commerciale per alcune zone della parte bassa dell'abitato; per la zona artigianale-industriale è necessaria l'individuazione di un'area di autoporto per evitare la sosta dei mezzi pesanti lungo la viabilità urbana del centro).

Alcune operazioni possibili partono dall'individuazione di un nuovo parcheggio (circa 100 posti auto) tra il lungo lago e viale Trappes, all'altezza del lido Arezzo, consentirebbe l'assorbimento della richiesta balneare e la possibilità di destinare una parte della carreggiata stradale del lungolago alla continuazione della pista ciclabile, attualmente attestata fino alla piazzetta adibita a parcheggio a pagamento ed all'angolo con viale Umbria. Dall'altro lato del lungo lago, all'inizio di viale Divisione Partigiani Garibaldi, l'ampliamento del parcheggio presente consentirebbe l'assorbimento di ulteriore domanda di sosta per il lungolago, ma anche verso il centro storico, utilizzando e riqualificando, anche con impianti meccanizzati, il percorso pedonale di risalita verso l'acropoli.

Viene naturale tentare di individuare l'area per l'autoporto a ridosso dell'area artigianale di via Piana, magari in seconda linea, dietro gli insediamenti edilizi, sfruttando come accesso uno dei percorsi di penetrazione di vari comparti artigianali.

Discorso a parte merita la necessità di aree di sosta per la stazione ferroviaria: la necessità di un parcheggio di scambio (della capacità di almeno 150 stalli) deve essere inquadrata all'interno di un più ampio processo di riqualificazione dell'area ferroviaria: l'area di scambio dovrà necessariamente trovare spazio al di là della linea ferroviaria, ed essere collegata con un sottopasso o sovrappasso pedonale; presso la stazione dovranno trovare spazio anche rastrelliere per biciclette e la stazione dovrà essere raggiunta dal completamento della pista ciclabile proveniente dalla rotatoria tra via della stazione e la SR 71.

Dal punto di vista della mobilità dolce, sempre all'interno dell'abitato di Castiglione, troviamo una rete ciclopedonale piuttosto frammentata e parziale: i vari tratti di ciclabile realizzati soffrono di mancanza di coordinamento e di interconnessione, quando non di semplice bypass di elementi di ostacolo isolati. Inoltre molti dei poli attrattivi della città non vengono serviti dalla rete

ciclopedonale attuale (e la stazione ferroviaria ne è un esempio): come obiettivi prioritari di continuità e di servizio possiamo quindi elencare:

- la riconnessione della grande pista ciclabile circumlacuale con viale Umbria, anche sfruttando via Kennedy, che presenta traffici inferiori alla SR 71 sia numericamente che come composizione veicolare;
- la costruzione di un percorso ciclabile lungo viale Divisione Partigiani Garibaldi, dal lungolago fino alla rotatoria con la SR 71, comprendendo il tratto di via De Nicola che si riaggancia alla pista esistente (o meglio di prossima realizzazione) lungo via Firenze, dalla stessa via De Nicola fino a via Bartoli;
- della prosecuzione della pista lungo via della stazione, fino a riconnettersi su via Buozzi, all'altezza del sottopasso ferroviario, si è già parlato in precedenza, servendo la stazione ferroviaria e trovando opportune rastrelliere di sosta;
- infine la rete ciclabile può trovare una logica di chiusura dei percorsi (anche per poter individuare anelli ciclabili completi e ripetibili) attraverso l'itinerario via Bartoli, via Marcantoni (tratto già esistente) e via Fratelli Rosselli, fino alla nuova rotatoria e di lì fino a viale Umbria.

In ogni caso la rete ciclopedonale trova un consistente problema nella risoluzione del rapporto tra il centro storico e l'area piana. In mancanza di opportuni sistemi di risalita, infatti, la rete della mobilità dolce non trova la sua piena completezza senza uno sbocco verso l'acropoli, che rimane collegata esclusivamente dalla scalinata verso Fontivegge e da percorsi più o meno accennati nel verde verso il lungolago – viale Divisione Partigiani Garibaldi (oltre naturalmente al percorso stradale di viale 25 Aprile, con accessibilità ciclopedonale quantomeno problematica, per larghezza e pendenza).

Parallelamente alla rete ciclabile, anche la rete pedonale possiede alcune limitatezze, in completezza e continuità: possiamo cictare come esempio lampante via Buozzi, nel tratto contiguo a Fontivegge, i cui marciapiedi sono solo parzialmente presenti, con discontinuità verticali, e con larghezze insufficienti.

Passando poi al territorio comunale nella sua interezza si possono individuare alcune criticità a carattere diffuso, la più evidente delle quali è senza dubbio la pressoché totale mancanza di caratteristiche urbane delle arterie che attraversano le frazioni, anche importanti: Pozzuolo, Gioiella, Villastrada, Sanfatucchio sono pressoché prive di marciapiedi senza alcun tipo di discontinuità della sede stradale rispetto ai tratti extraurbani. Le sezioni sono quindi contraddistinte da elementi tipici delle strade esterne al centro abitato: banchina scarsamente percorribile, passi a raso, addirittura fossi di guardia. Questa problematica ha ripercussioni duplici, sia sul comportamento degli automobilisti, che continuano a mantenere un atteggiamento di guida tipico dei tratti extraurbani, sia sui pedoni, che non hanno una sede su cui camminare in sicurezza.

Naturalmente tutto ciò si traduce in una elevata pericolosità dei tratti in questione, dove la scarsa incidentalità che si ha nella maggior parte dei casi è spiegabile solo dai valori particolarmente bassi dei flussi veicolari in attraversamento. E' chiaro quindi che un obiettivo prioritario da raggiungere è rappresentato dalla progressiva costruzione della rete pedonale, ove possibile, all'interno delle frazioni, specialmente lungo le arterie principali di attraversamento del territorio.

In alcuni casi questo problema è rafforzato da un elevato tasso di presenza di veicoli commerciali e pesanti, che incrementano il livello di rischio della rete viaria (e di conseguenza di quella pedonale a fianco): è il caso dell'abitato di Pucciarelli, su tutta la via Cristoforo Colombo, ma anche negli abitati di Pineta e Macchie, lungo i tratti urbani della SR 599 e della SP 306. Anche nel capoluogo, lungo la via Piana si riscontra lo stesso problema. In questi casi l'obiettivo, oltre alla costruzione della rete pedonale, deve essere rafforzato con l'introduzione di elementi di rallentamento dei flussi veicolari, anche attraverso l'introduzione di rotatorie presso intersezioni secondarie (ad esempio a Pucciarelli tra la via Colombo e la via Marco Polo).

In generale, comunque, si deve parlare in tutte le frazioni di un problema comune di gestione delle velocità da parte dei veicoli in attraversamento (le frazioni non interessate da strade extraurbane passanti di una certa rilevanza sono poche: Badia, Frattavecchia, Carraia, Badiaccia, Binami e Mugnesi): in alcuni casi, anzi, nella maggioranza, tale problematica può essere risolta mediante un'opportuna gestione della sede stradale e l'introduzione di interventi di traffic calming, in altre la sede viaria attuale deve essere invece considerata geometricamente insufficiente ad accogliere i flussi veicolari presenti e necessita di nuove varianti che delocalizzino i flussi principali rispetto alle aree sensibili del centro abitato. In questo ultimo caso ricadono sicuramente i centri di Pozzuolo e Piana.

Pozzuolo presenta un centro storico caratterizzato da vie strette, senza marciapiedi, con ingressi delle abitazioni a ridosso della sede stradale, ma allo stesso tempo si trova ad essere l'intersezione tra la SR 454, di collegamento con Montepulciano, e la SP 301 dorsale nord sud "collinare" del territorio comunale. Anche alla luce dell'ipotesi di istituzione di un nuovo casello autostradale lungo la A1, che renderebbe la SR 454 di fatto il principale itinerario di accesso a Castiglione, perlomeno per i flussi turistici ed a lungo raggio, appare inevitabile l'introduzione di una variante che porti fuori dall'abitato almeno la direttrice principale. La morfologia del territorio è compatibile con una variante a sud dell'abitato che si riconnetta dal lato est all'inizio dell'abitato di Pozzuolo, appena prima del toponimo "La Torricella" ed ad ovest presso la stretta curva a destra (in direzione Montepulciano) al termine della discesa da Pozzuolo dopo l'intersezione con la strada che conduce a Cozzano. L'itinerario deve riconnettersi con la SP 301 proprio in corrispondenza del termine del centro abitato, in un punto in cui la continuità delle case sparse lungo la provinciale si interrompe. L'itinerario potrebbe anche interessare, riqualificandole alcune strade vicinali e poderali che si trovano al termine della via Galeotti, così come parte della stessa via Galeotti.

Anche l'abitato di Piana presenta geometrie pericolose, soprattutto in corrispondenza della chiesa, che aggetta pericolosamente sulla sede stradale rispetto al filo degli altri edifici di via Libertà. Anche in questo caso si deve ipotizzare una variante, stavolta a nord dell'abitato, sfruttando anche l'ansa naturale che la viabilità principale compie per attraversare Piana: a partire dall'intersezione complessa che si trova all'inizio dell'abitato in direzione Castiglione, infatti, esiste da sempre una strada, probabilmente vicinale, che anticamente bypassava l'intero abitato per riconnettersi sulla strada comunale più avanti verso Bertoni: ad oggi la continuità di tale strada si è persa, ma può essere recuperata sia interamente, andando però ad interessare alcune ville nate proprio a ridosso di tale arteria, sia solo parzialmente, introducendo una variante che, dall'intersezione di tale strada con via Tronchi, riconduca su via Libertà all'altezza degli ultimi edifici prima del cimitero.

Un'ultima osservazione riguarda infine la gestione più in generale della sicurezza lungo la rete viaria ed in particolare delle intersezioni: sono state individuate un certo numero di intersezioni, attualmente a raso con geometria varia, ma comunque dalla pericolosità elevata, per le quali è opportuno pensare ad una trasformazione in rotatorie. Ne sono state identificate un certo numero, gerarchicamente anche molto diverse tra loro ( da intersezioni importanti lungo la SR 71 fino a piccole intersezioni secondarie (come quella lungo la SP Romea in ingresso verso l'abitato di Carraia): è importante sottolineare che ne esistono molte altre, geometricamente altrettanto pericolose, se non addirittura peggiori, ma che insistono su arterie dai traffici così bassi da limitare il rapporto benefici costi di eventuali modifiche infrastrutturale (ad esempio le intersezioni attorno all'abitato di Villastrada e la stessa intersezione dentro al centro abitato di Villastrada nei pressi dell'immagine votiva.

Ritornando ad esaminare l'obiettivo funzionale di ricollocamento della stazione ferroviaria come centralità del capoluogo, esso deve essere ottenuto agendo su diversi fronti, oltre a quelli già esaminati dal punto di vista delle opere locali: il sostegno del trasporto ferroviario, soprattutto per i turisti, favorendo il rafforzamento di una rete di collegamenti che miri ad avvicinare la città di Castiglione del Lago ai centri limitrofi del Perugino, dell'Aretino e del Senese; il supporto del progetto relativo alla bretella ferroviaria di Borghetto per disporre di una metropolitana leggera di superficie di carattere territoriale (anche attraverso la conferma e il sostegno all'interno del Disegno Strategico Territoriale in corso di definizione con la Regione Umbria); la promozione dell'uso delle forme di trasporto alternativo con particolare attenzione per il treno.

L'Amministrazione ritiene importante promuovere tutte le correlazioni possibili tra queste progettazioni e gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistici di Castiglione del Lago, nell'intento di favorire ed incentivare il dispiegamento di nuove attività economiche, a supporto e sostegno della costruzione dei prodotti d'area.

L'individuazione del tracciato per garantire il completamento della pista ciclabile intorno al Lago Trasimeno (tratto dal capoluogo in direzione del comune di Panicale) diviene, in questo contesto, una priorità pianificatoria.

Da ultimo va presa in considerazione la situazione degli attuali collegamenti con le isole: mentre per Isola Maggiore è in attività il servizio di traghetti dell'APM, non esiste un collegamento diretto tra il capoluogo e l'Isola Polvese. Ipotesi interessante sarebbe l'istituzione di un servizio di trasporto di alta qualità che sia occasione di fruizione paesaggistica del lago e contemporaneamente contribuisca alla rivitalizzazione e sviluppo dell'Isola, le cui potenzialità storico-naturalistiche e turistiche sono attualmente poco valorizzate.

### **3.3.3. Obiettivi per il Sistema insediativo**

E' inevitabile che anche le proposte/ obiettivo rispettino quanto emerso dal quadro conoscitivo, quindi, formulate nel solco dei due grandi raggruppamenti, ovvero:

- sistema del Capoluogo e del Centro Storico;
- sistema delle frazioni, articolato nelle quattro aggregazioni individuate in precedenza.

#### *Sistema insediativo del Capoluogo e del Centro Storico*

Relativamente agli obiettivi generali che devono necessariamente impegnare l'azione di Piano a conservare e a valorizzare il sistema Poggio/ centro storico-lungolago in considerazione delle sue caratteristiche di eccellenza, è possibile trovare una articolazione che tenga conto delle varie istanze concentrate su questo rilevante sistema insediativo e paesaggistico-ambientale.

Nel centro storico è necessario migliorare la definizione degli spazi pubblici e privati di relazione oltre a predisporre un programma per la definizione di destinazioni d'uso integrate per gli edifici in corso di dismissione e/o in abbandono.

Migliorare l'accessibilità sia carrabile, sia ciclo-pedonale e aumentare la disponibilità di posti auto per far fronte alle necessità quotidiane ma anche di particolari eventi e manifestazioni anche potenziando l'uso delle infrastrutture esistenti e il trasporto pubblico.

Per piazza Dante Alighieri si ritiene necessario riqualificare e attrezzare gli spazi in modo da caratterizzare l'immagine del luogo come fulcro, anche visuale, del rapporto tra la città storica e la città recente e garantirne un uso appropriato come luogo di sosta e attività rendendo secondaria l'attuale caratterizzazione come spazio aperto di transito. E' opportuno esplorare la possibilità di realizzare un impianto di risalita meccanizzata che metta in connessione diretta il centro storico con il lido con un evidente, reciproco beneficio.



Per la riqualificazione dei tessuti recenti è necessario prevedere interventi di miglioramento e messa in sicurezza della viabilità interna oltre a strutturare il disegno di una rete di elementi (percorsi, verde, servizi e spazi aperti pubblici anche recuperando alcune aree dismesse o sottoutilizzate) di servizio alla residenza per migliorare la qualità della vita ed il funzionamento della città nel suo complesso. Tale operazione deve poter restituire al poggio un suo ruolo di centralità e di cerniera tra i tessuti recenti e il lago. Si rende perciò necessario anche completare e attrezzare la rete ciclo-pedonale esistente.

Occorre qualificare, infrastrutturare e riambientare le aree produttive esistenti oltre a provvedere a riqualificare le aree e le attività dismesse o in via di dismissione al fine di migliorare la città esistente e ampliare l'offerta di funzioni e servizi alla produzione e alla residenza. E' necessario, in particolare, ridefinire il sistema dell'accessibilità e della distribuzione spaziale interna, oltre a prevedere una viabilità efficace e strutturante per l'intero complesso in fase di espansione.

Sul fronte dell'iniziativa privata, risultano strategiche le aree da riqualificare e per le quali si rende necessario definire gli obiettivi pubblici e conseguenti mix funzionali in quantità sostenibili per la loro riconversione.

Conservare e valorizzare la qualità degli spazi lungolago anche attraverso politiche capaci di incentivare la qualità degli interventi verso un'attenzione al contesto e alle potenzialità delle aree in termini turistico-ricettivi ma anche paesaggistico-ambientali.

Appare inoltre opportuno densificare, caratterizzare e definire la marginatura delle aree di espansione lineare lungo gli assi di collegamento con l'entroterra e prevedere nuovi spazi e servizi pubblici strutturanti;

#### *Sistema insediativo delle Frazioni*

Una prima considerazione preliminare riguarda gli obiettivi più generali del nuovo P.R.G. nei confronti dello spazio urbano delle frazioni, infatti anche in considerazione dello "spessore" territoriale e della "complessità" spaziale scaturita dalle descrizioni del quadro conoscitivo, dovranno essere individuati almeno due compiti (seppure collegati fra loro) per la manovra progettuale del nuovo Piano.

Il primo compito è quello di misurarsi con lo spazio urbano esistente e quindi anche con il suo particolare rapporto con la campagna (ovvero lo spazio rurale).

Il secondo compito è quello di saper prevedere e governare le "nuove trasformazioni" possibili aldilà degli assetti esistenti, per le quali si manifestino già degli indizi anche in termini di domanda.

I due compiti non sono, ovviamente, separati tra loro.

La prima "faccia" – quella rivolta allo spazio urbano esistente – deve fare i conti con forme e condizioni non equilibrate, con situazioni anche di congestione, con incongruenze di natura

funzionale, nonché degli abbassamenti dei caratteri spaziali soprattutto nei ruoli extra-residenziali (prestazioni di servizio privato e pubblico), ma anche nella conservazione edilizia.

Per tale fisionomia spaziale gli obiettivi dovranno focalizzarsi verso forme di salvaguardia e conservazione del patrimonio edilizio e degli spazi pubblici (soprattutto per i nuclei storici e le presistenze territoriali), di riqualificazione e ristrutturazione (soprattutto per le parti più recenti e più periferiche), di incentivazione dei ruoli o prestazioni extra-residenziali e, in generale, di razionalizzazione e adeguamento degli spazi pubblici (verde e parcheggi), di integrazione e ricucitura.

In questo caso, il “nuovo” – nel senso di un migliore sviluppo e di ulteriori potenzialità da riscoprire e da riattivare – non consiste più in un ulteriore consumo di suolo o nella previsione di ingenti quantità, ma, viceversa consiste nella valorizzazione di risorse spaziali già esistenti (inutilizzate o sottoutilizzate), nell’ottimizzazione dello stock edilizio residenziale e produttivo, nell’assecondare e rafforzare tendenze funzionali e ruoli già in atto spontaneamente (attività agrituristiche ed extralberghiere, attività agricole biologiche, ...).

In altri termini nel miglioramento complessivo degli assetti urbanistici e territoriali già configurati e consolidati: con l’obiettivo di invertire gli andamenti negativi ed eliminare i motivi di crisi, di degrado e le diseconomie spaziali.

Per ottenere tale risultato è importante aver colto nella fase conoscitiva le diversità dei quattro sistemi insediativi individuati: la fila del Paganico, il crinale fra il Chiugi e il Trasimeno, la dorsale dei laghi interni, il quadrilatero sul fosso Anguillara; indicando per ciascuno una strategia di intervento basata sulle condizioni demografiche, insediative e funzionali.

Per alcuni – in particolare il sotto-sistema di Pozzuolo e il quadrilatero del fosso Anguillara, ovvero quelli molto cresciuti – si tratta di rivederne i problemi e le difficoltà alla luce di una progettualità dal sapore molto urbana; incentivandone i servizi e le attrezzature, riconfigurandone la viabilità, esaltandone determinati caratteri (vedi le identità storiche) o individuandone ulteriori potenzialità.

Per altri – in particolare i sottosistemi di Gioiella, Petrignano e Villastrada, la dorsale fra Binari e Porto, la fila del Paganico, ovvero quelli meno cresciuti – si tratta di riconoscere la storia dei loro nuclei storici ancora sopravvissuti di origine rurale e, quindi di salvaguardare le tracce e di recuperare gli edifici e gli spazi; ma contemporaneamente prevederne possibili sviluppi o trasformazioni per rafforzarne il ruolo residenziale e per riaffermare o confermare le prestazioni di servizio extraresidenziali di tipo pubblico e privato.

Per tutti i sistemi insediativi individuati deve valere il criterio di rispettarne o ritrovarne l’identità e il ruolo (come fosse una fisionomia non del tutto smarrita); ma soprattutto di confermare il rapporto con quello spazio rurale che è ancora supporto fondante, non solo economico ma anche culturale.

Per l'entità delle trasformazioni già avvenute o in corso di realizzazione, sembra corretto ritenere che quest'ultimo obiettivo sia quello prevalente. Nella consapevolezza che da questo compito di generalizzato recupero del rapporto fra città e campagna, si possa trarre una tangibile utilità sociale e, contemporaneamente, una riconoscibile positività economica.

Mentre per quel che riguarda la seconda "faccia", ovvero quella rivolta alle trasformazioni "aldilà" dell'attuale spazio urbano esistente, l'obiettivo sarà quello di legarle ad una motivata "domanda" che sia espressione concreta di un interesse collettivo e verificata della possibilità e nelle necessità della comunità; inoltre (sia in termini di localizzazione che in termini di destinazioni e quantità), tali eventuali "iniezioni di nuovo" si dovranno confrontare con il complesso e fragile – al tempo stesso – carattere dei luoghi, inteso come orografia e, anche, come sistema insediativo.

Aggiungendo che tali eventuali addizioni e integrazioni allo spazio urbano esistente, avranno un peso quantitativamente contenuto e dovranno, però assumere importanza assai maggiore in termini di qualità, avendo fra i loro compiti quello (particolarmente impegnativo) di contribuire al miglioramento complessivo delle condizioni dell'attuale sistema insediativo delle frazioni.

Proprio in questo indirizzo/obiettivo di miglioramento complessivo dobbiamo verificare i criteri delle nuove localizzazioni e di inserimento paesaggistico anche in rapporto alle indicazioni di pianificazione sovraordinata (PTCP) che in questa fase sembrano privilegiare la trasformazione dei versanti collinari salvaguardando i crinali. In questa sede segnaliamo che alcune nuove realizzazioni residenziali (Porto, Gioiella, Macchie...) eseguite nel rispetto di tali norme, producono forti squilibri all' "immagine urbana" di quelle frazioni; tradendo di fatto la lezione della storia passata e recente, ovvero: costruire sui crinali ma, con saggezza e sensibilità paesaggistica.

E' ovvio, per tutto sopra affermato, che fra le due "facce" della finitura pianificazione del sistema insediativo delle frazioni debba istituirsi un positivo confronto; sottolineando, infine, come il successo stesso del nuovo PRG – la sua fattibilità e la sua gestibilità – non possano che scaturire da un giusto ed equilibrato rapporto tra le molte necessità dell'esistente e i selezionati apporti del nuovo.

#### **3.3.4. Obiettivi per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana**

Gli obiettivi relativi alla riduzione della vulnerabilità sismica urbana sono volti ad eliminare o mitigare le criticità individuate al fine di garantire e potenziare le capacità di resistenza della Struttura territoriale minima e delle Strutture urbane minime del territorio di Castiglione del Lago. Gli obiettivi sono mirati ad apportare miglioramenti fisico-funzionali a situazioni specifiche che sono state giudicate non ottimali dal punto di vista dei singoli elementi o a livello sistemico, oppure a innalzare le prestazioni generali di un sistema giudicato debole in alcune sue componenti o per il suo funzionamento d'insieme.

È importante sottolineare che tali obiettivi, se raggiunti, non abbiano come unico effetto quello di ridurre la vulnerabilità sismica urbana, ma il loro conseguimento risulti migliorativo in senso generale, rispettivamente per le singole situazioni a cui fanno riferimento e per il sistema che al quale appartengono e sul quale incidono. Ad esempio, se un nodo della viabilità è stato giudicato critico dal punto di vista della vulnerabilità sismica, l'obiettivo di adeguarlo, nelle caratteristiche tecniche e nel disegno, alle necessità del ruolo strategico che ricopre avrà conseguenze "benefiche" sul sistema della viabilità nel suo complesso, anche considerato in condizioni "ordinarie". Allo stesso modo, raggiungere l'obiettivo di migliorare le prestazioni di un sistema ritenuto debole, in fase di valutazione, ad esempio quello delle dotazioni e attrezzature pubbliche, ha evidentemente conseguenze che vanno al di là del miglioramento della sua risposta sistemica in caso di sisma. Viceversa, il perseguimento di molti obiettivi relativi al Sistema insediativo e al Sistema della mobilità, così come indicati nei capitoli precedenti, può portare miglioramenti alla resistenza e alla funzionalità della *Stm* e delle *Sum*.

### *Obiettivi generali*

In tale ottica, al fine di mitigare la vulnerabilità urbana sismica complessiva, è possibile individuare i seguenti *obiettivi di carattere generale*:

- Incrementare la funzionalità della *Stm*, sia riguardo alle sue caratteristiche di collegamento tra *Sum* e tra Ambiti strategici, sia come armatura di riferimento del sistema di protezione civile territoriale di area vasta
- Perseguire la massima sinergia e integrazione tra gli interventi strategici su viabilità e strutture strategiche di livello territoriale considerandone gli effetti sul funzionamento e sulle criticità potenziali della *Stm*; monitorare i potenziali effetti collaterali, positivi o negativi, di tali interventi sugli elementi e sul funzionamento complessivo della *Stm*
- Migliorare le prestazioni fisico funzionali delle Strutture urbana minime in modo da ridurre o eliminarne le potenziali criticità e potenziarne la risposta complessiva in caso di sisma
- Incrementare la funzionalità dei sistemi interessati nella definizione delle *Sum* al fine di ridurre le debolezze sistemiche per incrementarne le prestazioni e le possibilità di rimanere in condizione di funzionalità anche in seguito ad eventi catastrofici:
  - Migliorare le prestazioni fisico funzionali del sistema infrastrutturale al fine di potenziarne le prestazioni, eliminare i punti di criticità, ottimizzarne la risposta di assestamento in caso di perdita di funzionalità di alcuni tratti;
  - Valutare la funzionalità del sistema delle strutture strategiche al fine di individuare eventuali alternative nella distribuzione delle funzioni nelle *Sum* o nel territorio comunale, e possibili situazioni che necessitino analisi strutturali dei contenitori di tali funzioni;

- Valutare la funzionalità del sistema degli spazi aperti, analizzando il dimensionamento degli elementi che ne fanno parte in rapporto alla distribuzione della popolazione e alla tipologia dell'edificato con il quale detti elementi sono in continuità, al fine di un'eventuale individuazione di ulteriori spazi da rendere accessibili o predisporre per attività di Protezione Civile.

### *Obiettivi specifici*

Gli *obiettivi specifici* possono essere distinti in due tipi, a seconda se riguardano una situazione che si riscontra più volte, con caratteristiche simili o comparabili, oppure se sono obiettivi da perseguire per risolvere situazioni che, anche se potenzialmente ricomprese nelle suddette categorie, sono comunque da trattare in maniera specifica per rilevanza o particolare complessità.

Nel primo caso ricadono i seguenti obiettivi specifici:

- Definire un sistema infrastrutturale che garantisca la funzionalità dei punti di intersezione tra percorsi strategici, mitigare le criticità nodali del sistema infrastrutturale
- Valutare nodi e incroci viari con presenza di rampe, sottopassi e sovrappassi, al fine di verificarne le prestazioni strutturali ed eventualmente prevedere possibili alternative
- Ridurre la criticità degli attraversamenti di insediamenti da parte di percorsi strategici
- Ridurre l'effetto di barriera delle infrastrutture tra diverse parti dell'insediamento (linea ferroviaria, viabilità a scorrimento veloce)
- Adeguare la viabilità del Capoluogo e delle frazioni al ruolo strategico svolto all'interno della *Sum*
- Razionalizzare la distribuzione e la messa in rete delle strutture strategiche all'interno delle singole *Sum* e del territorio comunale, al fine di migliorare la funzionalità complessiva del Sistema delle strutture strategiche
- Promuovere interventi diffusi di riduzione della vulnerabilità edilizia dell'edificato con valore storico-testimoniale e delle singole emergenze storico-architettoniche
- Promuovere la riduzione della criticità relativa agli elementi della *Sum* interessati da fattori di pericolosità locale

Si possono invece ricondurre al secondo caso i seguenti obiettivi specifici:

- Adeguare e migliorare il nodo di accesso al Centro storico del Capoluogo, e individuarne di conseguenza una soluzione alternativa per l'accesso da nord e da sud e l'attraversamento del Capoluogo

- Mettere a sistema degli spazi aperti interni al Capoluogo, con connessione diretta all'area dell'ex aeroporto da definire come spazio primario per le attività di Protezione Civile, anche in relazione al sistema delle strutture strategiche
- Assicurare la dotazione di spazi aperti di facile accesso all'interno dell'area di nuova realizzazione inclusa tra la ferrovia, Via Roma e la Strada provinciale di Porto
- Assicurare la dotazione di spazi attrezzati per le attività di Protezione Civile negli insediamenti
- Valutare la distribuzione delle funzioni strategiche all'interno degli edifici del Centro Storico al fine di verificare la possibilità di eventuali decentramenti per la riduzione dell'esposizione in un ambito ad alta criticità (a causa della prevalenza di edifici storici, della presenza di elementi di criticità puntuale come il campanile o le porte urbane, delle vie d'accesso limitate, della sezione stradale media ridotta, etc)
- Razionalizzare la viabilità del "Quadrilatero sul fosso dell'Anguillara"
- Ridurre la criticità del nodo di Pozzuolo sulla viabilità di attraversamento, anche esplorando soluzioni alternative di by-pass.

### ***3.4. Lo Schema Struttural-strategico***

Come accennato nel precedente punto 1.3 la parte propositiva finale del Documento programmatico, consiste nello "Schema Struttural-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 sono volte a cogliere possibili sinergie tra le risposte settoriali che ricadono nello stesso intorno territoriale e vengono definite azioni strategiche integrate.

#### **3.4.1. I caratteri dello Schema**

Lo *Schema struttural-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 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 castiglione.

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 Castiglione del Lago 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 structural-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.

### **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.

#### *AZIONI DEL SISTEMA PAESAGGISTICO-AMBIENTALE*

*Riduzione dei rischi nelle aree sensibili:* attraverso una migliore gestione dei suoli e la regimazione delle acque meteoriche.

*Mantenimento, potenziamento e riconnessione della rete ecologica locale.*

*Sostegno alle attività agricole:* per la partecipazione alla formazione di componenti della rete ecologica e diversificazione produttiva verso colture a minor fabbisogno idrico.

*Miglioramento e ripristino della rete idrografica del bacino imbrifero del Lago Trasimeno:* con interventi di monitoraggio ambientale lungo la fascia ripariale e di manutenzione ordinaria e straordinaria



delle sponde anche ai fini della fruibilità turistica, piano di interventi per la mitigazione e/o la valorizzazione di alcune attività presenti lungo le rive del Trasimeno.

*Valorizzazione del sistema dei parchi e delle aree protette:* attraverso interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR)

*Potenziamento e tutela della rete ecologica:* connessione delle "conche" territoriali nei varchi di discontinuità degli insediamenti

*Costituzione di corridoi verdi di connessione della rete ecologica:* i "ponti" verdi di Castiglione (tra le aree lungolago nord e sud) e del Quadrilatero sull'Anguillara; nel sistema dei laghi Trasimeno, di Chiusi e di Montepulciano e della fila del Paganico

*Valorizzazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua minori:* anche attraverso l'integrazione della fascia di vegetazione ripariale con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR)

*Valorizzazione dei percorsi ciclopedonali di rilevanza paesaggistica* lungo il lago anche con introduzione di elementi di attrezzamento per la sosta e l'osservazione della fauna

*Incentivazione al restauro e al riuso del patrimonio edilizio privato:* e dei manufatti di attrezzamento produttivo agricolo esistenti (silos) con valenza testimoniale e paesaggistica finalizzata anche all'introduzione di funzioni compatibili (turistiche, ricettive, tempo libero).

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

*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 di attività di risparmio energetico e idrico per la sostenibilità ambientale:* (bioarchitettura, impianto urbanistico ecologico, autoproduzione, produzione energia per integrazione dell'offerta)

*Fitodepurazione* (in particolare allevamenti),

*Incentivazione delle pratiche di corretta utilizzazione agronomica dei terreni:* diversificazione produttiva verso colture a minor fabbisogno idrico. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR).

*Incentivazione delle produzioni biologiche e dell' agricoltura integrata:* valorizzazione delle produzioni ortofrutticole e delle produzioni vivaistiche, consolidamento della presenza della fagiolina, verifica costituzione filiera agroenergetica, attività di salvaguardia e di progettualità atte a valorizzare le peculiarità naturalistiche presenti: avifauna, boschi igrofilo e planiziali, gestione canneto. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR)

*Interventi di monitoraggio ambientale* lungo la fascia ripariale e di manutenzione ordinaria e straordinaria delle sponde anche ai fini della fruibilità turistica, piano di interventi per la mitigazione e/o la valorizzazione di alcune attività presenti lungo le rive del Trasimeno

*Trattamento dei reflui civili ed industriali ed interventi di valorizzazione della filiera zootecnica:*(Suino, carne bovina meticcias, ecc...) tesi alla diminuzione degli impatti sull'ambiente: interventi di fitodepurazione, allevamenti allo stato semi-brado, compost...)

*Valorizzazione della tradizione della pesca:* attività di pulizia delle sponde e di controllo e monitoraggio in stretta sinergia con la Provincia di Perugia, la Comunità Montana e gli operatori privati

*Interventi di qualificazione e rifunzionalizzazione del water-front* di Castiglione, Panicarola e Badiaccia

*Redazione di un Piano di valorizzazione delle iniziative:* (Coloriamo i cieli, ecc...) e Valutazione periodica sull'incidenza delle attività svolte con particolare attenzione alle ricadute sulle peculiarità ambientali e naturalistiche dei due siti ex-Aeroporto e Isola Polvese

*Pianificazione concertata con i comuni limitrofi per la valorizzazione degli insediamenti di Badiaccia e Ferretto*

*Valorizzazione del sistema naturalistico ambientale del lago Trasimeno e dei laghi di Chiusi e Montepulciano* anche attraverso la formazione della connessione ciclo-pedonale di fruizione paesaggistica tra i sistemi naturalistico - ambientali dei laghi

*Programmazione concertata con i comuni del Comprensorio per la realizzazione dell'Ospedale unico del Trasimeno*

*Promozione di interventi per la realizzazione di una rete di percorsi per la fruizione paesaggistico-ambientale del territorio:* anche attraverso il coinvolgimento e il sostegno alle attività agricole, della filiera della ricettività rurale, l'introduzione di attività integrative compatibili in ambito agricolo (turistiche, sportive, ludiche, tempo libero, etc.) e l'uso della ferrovia per un sistema di accessibilità integrato di collegamento con la Toscana ed il comprensorio perugino. Vista l'entità dei lavori necessari, non si possono che immaginare accordi di programma tra Regioni, Province e concessionaria ferroviaria RFI per individuare un pacchetto di trasformazioni, integrazioni e servizi che accompagnino questo sistema, soprattutto nell'ambito della filiera Turismo Ambiente e Cultura.

## **AZIONI DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' E DELLE RETI**

*Miglioramento dell'accessibilità, del comfort ambientale e della sicurezza degli spazi pubblici:* esistenti anche attraverso l'adeguamento della rete esistente dei percorsi ciclopedonali finalizzato anche alla fruizione da parte dell'utenza ampliata (bambini, anziani, diversamente abili) con interventi di connotazione urbana e traffic calming della viabilità all'interno delle frazioni: le azioni guida all'interno di tutte le frazioni sono la costituzione di una rete pedonale protetta, la realizzazione di interventi di interruzione della continuità delle caratteristiche extraurbane, eventuali interventi puntuali di mitigazione delle velocità. In questa ottica sono fondamentali gli interventi pluriennali di finanziamento regionale in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, che permettono la realizzazione di opere puntuali nel territorio, purché integrati in un'ottica complessiva di indagine del problema e dalla formulazione di priorità di intervento.

*Formazione di nuovi parcheggi locali:* per la sosta dei residenti, di nuovi parcheggi urbani di attestamento e di scambio (aree del Lago, per il centro storico, stazione) con trasporto collettivo e con rete percorsi

ciclopeditoni urbani: criterio portante degli interventi è il corretto dimensionamento e la realizzazione di percorsi pedonali protetti verso le destinazioni specifiche; altrettanto determinante è la facilità di accesso alle aree individuate, anche attraverso revisioni della rete circolatoria stradale.

*Interventi di connotazione urbana* e dissuasione della velocità all'interno delle frazioni.

*Potenziamento con completamento della viabilità esistente, adeguamento e qualificazione architettonica dei nodi viari*: il criterio progettuale è la conciliazione della risoluzione funzionale dell'intersezione con l'inserimento di elementi di riqualificazione dell'architettura urbana.

*Completamento della viabilità esistente nelle Frazioni*: (Interventi di circonvallazione delle frazioni di Pozzuolo e Piana): sono le due frazioni in cui le caratteristiche geometriche delle rete attuali sono in ogni caso insufficienti; per Pozzuolo l'azione è condizione necessaria per il completo sfruttamento dell'eventuale nuovo casello sull'Al di Acquaviva; per Piana l'obiettivo è ripristinare un livello di rischio della rete viaria normale.

*Potenziamento ed ottimizzazione del servizio di trasporto ferroviario*: nell'ambito della promozione della mobilità alternativa, anche attraverso la differenziazione dei flussi di mobilità locale e territoriale ed integrazione con ulteriori sistemi di mobilità alternativa con programmazione concertata di interventi di adeguamento infrastrutturale ai fini del miglioramento delle relazioni tra la mobilità locale e la mobilità territoriale (metropolitana di superficie sul tratto Chiusi-Perugia) con la realizzazione di una bretella della ferrovia a Borghetto e valorizzazione dell'uso del trasporto ferroviario nel tragitto Chiusi-Perugia, anche a servizio delle aree produttive del Quadrilatero dell'Anguillara: la riqualificazione della stazione di Sanfatucchio, assieme alla costruzione della bretella di Borghetto consentono sia la costituzione di un polo logistico intermodale presso la zona industriale di Pineta, sia la possibilità di implementazione di un servizio ferroviario metropolitano nell'area del castiglione.

*Istituzione del collegamento diretto Castiglione del Lago-Isola Polvese*: a scopo turistico, deve essere possibilmente accompagnato dalla creazione di pacchetti di servizi locali, come la possibilità di raggiungere il molo in bicicletta o di poter comprare biglietti integrati traghetto-transporto pubblico su gomma.

*Realizzazione di aree per la sosta dei mezzi pesanti*: che copra l'obiettivo dell'eliminazione della sosta dei mezzi pesanti dai centri abitati; l'area potrà in seguito essere attrezzata con servizi specifici per gli autisti e diventare un polo logistico di riferimento per le aree industriali o artigianali locali.

*Revisione del progetto di Variante SR71*: nell'ambito di una nuova azione di pianificazione comunale che trovi attuazione in sede di copianificazione: il nuovo progetto deve esaltare l'opportunità per la nuova variante di rappresentare il limite estremo della crescita urbana dell'abitato di Castiglione e minimizzare le barriere infrastrutturali interne al centro abitato, garantendo i collegamenti fondamentali con la rete extraurbana comunale.

*Connessione del capoluogo con l'Autostrada del Sole*: nei pressi di Acquaviva, con variante alla SR 454 completamente esterna all'abitato di Pozzuolo: il collegamento diretto con l'Al garantisce maggior accessibilità turistica e commerciale; la risoluzione del nodo di Pozzuolo è fondamentale per la creazione di un itinerario sicuro e diretto verso il capoluogo. Ovviamente, vista l'entità dei lavori necessari, non si possono che immaginare accordi di programma con Regioni, Province e la concessionaria autostradale per l'individuazione di un pacchetto di opere strategiche che accompagnino il nuovo casello autostradale e ne diano continuità fino alle principali destinazioni servite.

*Controllo e funzionalizzazione del ciclo delle acque*

*Potenziamento e completamento del servizio di fornitura del gas naturale con l'estensione della rete di distribuzione del gas metano a tutte le frazioni del territorio*

*Miglioramento ed integrazione della rete fognaria e collettamento delle reti fognarie verso il depuratore unico consortile*

#### **AZIONI DEL SISTEMA INSEDIATIVO**

*Promozione dell'introduzione di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità castiglione*

*Incentivazione di interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e privato sottoutilizzato e in degrado*

*Sostegno per l'integrazione di servizi essenziali e commerciali di vicinato ai fini del potenziamento della funzione residenziale*

*Mantenimento della discontinuità nello sviluppo degli insediamenti*

*Previsioni di nuove costruzioni solo a fronte di una programmazione puntuale di infrastrutture e servizi necessari alla comunità da finanziarsi e/o realizzarsi grazie al concorso dei privati coinvolti nell'attuazione del nuovo PRG*

*Previsioni di edilizia convenzionata e/o agevolata come quota parte irrinunciabile nell'attuazione indiretta delle nuove previsioni edilizie*

*Promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e privato e riqualificazione dello spazio pubblico*

*Miglioramento dell'accessibilità al centro storico, al fine di collegare pedonalmente il poggio e il lungo lago*

*Riqualificazione dell'area di Fontivegge e dello "stradone"*

*Previsione di due spessori urbani (cardo e decumano) di densificazione degli spazi pubblici e delle attività e servizi pubblici*

*Qualificazione del margine urbano attraverso la salvaguardia dell'“effetto campagna” ancora esistente*

*Qualificazione dei margini urbani: anche attraverso opere di mitigazione paesaggistica e interventi compensativi, valorizzazione e recupero dei tessuti consolidati storici attraverso: riqualificazione degli spazi aperti della centralità urbana, riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati, recupero degli edifici o complessi architettonici pubblici e privati in disuso, anche ai fini turistici ricettivi; riqualificazione dell'immagine urbana dei tessuti moderni e contemporanei, riequilibrio dei parametri di permeabilità dei suoli, ripristino dei rapporti con la campagna; incentivazione della presenza di attività commerciali di vicinato e di artigianato di servizio e "produzione dolce"; riqualificazione del tessuto stradale urbano,*

attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di dissuasione alla velocità dei veicoli e della sosta lungo le banchine stradali

*Valorizzazione delle attrezzature pubbliche e dei servizi pubblici e privati esistenti:* attraverso una corretta e regolamentata integrazione

*Qualificazione della strada di crinale:* intesa come filo legante le centralità urbane, dei nuclei e delle postazioni panoramiche. Introduzione di trasporti pubblici (navette) di tipo ecologico

*Valorizzazione e recupero dei tessuti consolidati storici:* attraverso: riqualificazione degli spazi aperti della centralità urbana, riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati, recupero degli edifici o complessi architettonici pubblici e privati in disuso, anche ai fini turistici ricettivi; riqualificazione dell'immagine urbana dei tessuti moderni e contemporanei, riequilibrio dei parametri di permeabilità dei suoli, ripristino dei rapporti con la campagna; incentivazione della presenza di attività commerciali di vicinato e di artigianato di servizio e "produzione dolce"; riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di dissuasione alla velocità dei veicoli e della sosta lungo le banchine stradali

*Ridefinizione e valorizzazione dei corridoi dell'insediamento rarefatto di crinale o pianura:* attraverso uno stretto rapporto fra intervento edilizio e strada, opere di mitigazione paesaggistica e riequilibrio ambientale; riuso in chiave residenziale e turistica ricettiva degli edifici in disuso.

*Conservazione degli ampi e centrali areali agricoli* ricompresi dal perimetro del quadrilatero, incentivando le produzioni agricole biologiche

*Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71)* in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico

*"Ponti per":* porte virtuali - centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta

*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 morfologica dei margini urbani:* attraverso la formazione di un sistema verde di infrastrutturazione e qualificazione ambientale dell'insediamento

*Qualificazione dei fronti urbani:* con presenza prevalente di destinazione commerciale attraverso la qualificazione delle facciate e l'attrezzamento degli spazi pertinenti per il transito pedonale e la sosta

*Mantenimento e messa a sistema delle funzioni pubbliche e private esistenti nelle frazioni:* confermando e potenziando il ruolo delle centralità urbane esistenti

*Densificazione, definizione e ambientamento degli insediamenti rarefatti anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi*

*Definizione e completamento del margine dell'insediamento*

*Promozione di interventi di riqualificazione ecologico-ambientale e morfologico-funzionale delle aree trasformabili (dismesse o libere) sulla base di criteri coerenti con il nuovo disegno complessivo di sviluppo degli insediamenti e con gli indirizzi attuativi assunti a livello del nuovo PRG*

*Sostegno ed incentivazione della riconversione del patrimonio edilizio esistente dismesso e in via di dismissione per attività turistiche legate alla filiera Turismo Ambiente Cultura, anche attraverso disciplina urbanistica di tipo premiale*

*Definizione morfologica dei margini e completamento degli aggregati insediativi*

*Qualificazione architettonica e paesaggistica e contenimento degli insediamenti*

*Promozione di interventi di riqualificazione architettonica, ecologica e paesaggistica degli insediamenti produttivi esistenti di Pineta-Pucciarelli e di via Piana*

*Riqualificazione ambientale, infrastrutturale e delocalizzazione di attività incongruenti con il contesto: interventi sulle destinazioni d'uso dei manufatti del patrimonio produttivo esistente per favorire la creazione di attività commerciali di vicinato: - Organizzazione dell'offerta di attrezzature commerciali nel settore no-food ed artigianale - Caratterizzazione architettonico-paesaggistica e funzionale dei siti produttivi isolati - Riqualificazione, recupero e/ o demolizione dei siti produttivi isolati dismessi o in dismissione*

*Potenziamento della centralità esistente di livello urbano*

*Potenziamento delle centralità esistenti a livello locale*

*Promozione di nuove centralità di livello locale*

*Recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio dell'ex-aeroporto Eleuteri: per finalità ludico-ricreative; protezione e difesa dei caratteri di naturalità dello spazio aperto anche tramite la regolamentazione degli usi*

*Valorizzazione ed attrezzamento dell'Isola Polvese: anche attraverso l'introduzione di servizi al turismo*

*Promozione di attività di programmazione intercomunale: ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe*

#### **AZIONI DELLA STRUTTURA URBANA MINIMA**

In aggiunta alle azioni sulle componenti dei Sistemi precedentemente illustrate, sono state precisate le *Azioni strategiche per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana*, finalizzate al perseguimento degli obiettivi<sup>58</sup>. Come già accennato nel suddetto paragrafo, tali obiettivi e, ancora di più, le corrispondenti azioni, sono esplicitate per evidenziare, nella maggior parte dei casi, la possibile "valenza" in termini di riduzione della vulnerabilità sismica urbana insita nelle azioni

---

<sup>58</sup> Già definiti nel capitolo 3.3.4

"ordinarie" previste sulle componenti strutturali del Sistema insediativo e del Sistema della mobilità e delle reti tecnologiche. In questo senso il Documento Programmatico distingue tra:

- *Azioni generali per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana*, volte a promuovere la selezione e valutazione di quali, tra le azioni "ordinarie" sulle componenti strutturali, abbiano effetti di miglioramento sulla "robustezza" complessiva della Stme della Sum e quindi secondo quali modalità e priorità debbano essere attuate per massimizzare tale sinergia e valenza;
- *Azioni specifiche di riduzione della vulnerabilità sismica urbana*, volte a "rafforzare" e a qualificare le azioni "ordinarie" sulle componenti strutturali che concorrono ad eliminare o mitigare situazioni/elementi di criticità della Stm e della Sum e a migliorare le prestazioni dei sistemi dei quali fanno parte.

Per illustrare la corrispondenza e correlazione tra azioni per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana e azioni "ordinarie" sulle componenti strutturali, di seguito è riportata una specifica tabella sinottica.

#### *Azioni generali per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana*

- Definizione di criteri di priorità da attribuire alle azioni sulle componenti del Sistema insediativo e del Sistema della mobilità e delle reti tecnologiche, basata anche sull'influenza delle azioni stesse sulle attuali o potenziali criticità delle componenti della Stm e della Sum; considerazione della "influenza sulla vulnerabilità urbana" nel processo di scelta tra differenti modalità di messa in pratica delle azioni.
- Predisposizione di studi specifici per la valutazione della vulnerabilità urbana relativa dei tessuti del Capoluogo e degli insediamenti principali, al fine di definire priorità di intervento pubblico o pubblico/privato su elementi facenti parte della Sum e della Stm (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002)

Corrispondenze tra Obiettivi e Azioni per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana, e correlazione con Azioni sulle componenti del Sistema insediativo e sul Sistema della mobilità e delle reti tecnologiche che possono concorrere ai medesimi fini.

Obiettivi per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana	Azioni specifiche per la riduzione della vulnerabilità sismica urbana	Azioni strategiche sulle componenti strutturali del Sistema insediativo e sul Sistema della mobilità e delle reti tecnologiche
<i>Azioni sul Sistema infrastrutturale strategico</i>		
Definire un sistema infrastrutturale che garantisca la funzionalità dei punti di intersezione tra tratti di percorsi strategici, mitigare le criticità nodali del sistema infrastrutturale	<i>Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum</i>	Adeguamento e qualificazione architettonica dei nodi di viabilità
Valutare nodi e incroci viari con presenza di rampe, sottopassi e sovrappassi, al fine di verificarne le prestazioni strutturali ed eventualmente prevedere possibili alternative	<i>Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, ecc.)</i>	Adeguamento e qualificazione architettonica dei nodi di viabilità
Ridurre la criticità degli attraversamenti di insediamenti da parte di percorsi strategici	<i>Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate</i>	Interventi di connotazione urbana e traffic calming della viabilità all'interno delle frazioni  Qualificazione dei fronti urbani con presenza prevalente di destinazione commerciale attraverso al qualificazione delle facciate [...]
Ridurre la criticità del nodo di Pozzuolo sulla viabilità di attraversamento, anche esplorando soluzioni alternative di bypass	<i>Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso</i>	Connessione del capoluogo con l'Autostrada del Sole nei pressi di Acquaviva  Completamento della viabilità esistente nelle Frazioni (interventi di circosollazione delle frazioni di Pozzuolo e Piana)
Ridurre l'effetto di barriera delle infrastrutture tra diverse parti dell'insediamento (linea ferroviaria, viabilità a scorrimento veloce)	<i>Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza</i>	Adeguamento e qualificazione architettonica dei nodi di viabilità
Adeguare la viabilità dei tessuti del Capoluogo e delle frazioni al ruolo strategico svolto all'interno della Sum  Razionalizzare la viabilità del "Quadrilatero sul fosso dell'Anguillara"	<i>Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità</i>	Interventi di connotazione urbana e traffic calming della viabilità all'interno delle frazioni  Completamento della viabilità di connessione locale
Adeguare e migliorare il nodo di accesso al Centro storico del Capoluogo, e individuarne di conseguenza una soluzione alternativa per l'accesso da nord e da sud e l'attraversamento del Capoluogo	<i>Revisione del nodo di accesso al Centro storico, anche in seguito alla revisione del progetto di Variante SR71, con adeguamento e ridisegno della viabilità coinvolta.</i>	Revisione del progetto di Variante SR71 nell'ambito di una nuova azione di pianificazione comunale che trovi attuazione in sede di copianificazione  Riqualificazione dell'area di Fontivegge e dello "Stradone"



*Azioni sul Sistema delle funzioni e strutture strategiche e sul Sistema degli spazi aperti*

<p>Razionalizzare la distribuzione e la messa in rete delle strutture strategiche all'interno delle singole Sum e del territorio comunale, al fine di migliorare la funzionalità complessiva del Sistema delle strutture strategiche</p> <p>Valutare la distribuzione delle funzioni strategiche all'interno degli edifici del Centro Storico al fine di verificare la possibilità di eventuali decentramenti per la riduzione dell'esposizione in un ambito ad alta criticità (a causa della prevalenza di edifici storici, della presenza di elementi di criticità puntuale come il campanile o le porte urbane, delle vie d'accesso limitate, della sezione stradale media ridotta, etc)</p>	<p><i>Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche Ddl Regione Umbria sui Centri storici)</i></p>	<p>Valorizzazione e recupero dei tessuti consolidati storici, attraverso: riqualificazione degli spazi aperti della centralità urbana, riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati, recupero degli edifici e complessi architettonici pubblici e privati in disuso [...] riqualificazione del tessuto stradale urbano attraverso la messa in sicurezza [...]</p> <p>Valorizzazione delle attrezzature pubbliche e dei servizi pubblici e privati esistenti, attraverso una corretta e regolamentata integrazione</p>
	<p><i>Miglioramento dell'accessibilità carrabile e pedonale delle strutture strategiche e definizione di un sistema di "linee sicure"</i></p>	<p>Integrazione di servizi e spazi pubblici</p> <p>Promozione di interventi di riqualificazione della rete degli spazi pubblici di relazione</p> <p>Promozione di interventi di rifunionalizzazione del patrimonio edilizio privato esistente per l'introduzione di funzioni e attività non residenziali a piano terra</p> <p>Mantenimento e messa a sistema delle funzioni pubbliche e private esistenti nelle frazioni, confermando e potenziando il ruolo delle centralità urbane esistenti</p> <p>Promozione di interventi di recupero, riuso e valorizzazione del patrimonio edilizio pubblico e privato e riqualificazione dello spazio pubblico</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità al Centro storico al fine di collegare pedonalmente il poggio e il lungolago</p>

<p>Promuovere interventi diffusi di riduzione della vulnerabilità edilizia dell'edificato con valore storico-testimoniale e delle singole emergenze storico-architettoniche</p>	<p><i>Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)</i></p>	<p>Incentivazione di interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico e privato sottoutilizzato e in degrado</p>
---	--	---

<p>Mettere a sistema degli spazia aperti interni al Capoluogo, con connessione diretta all'area dell'ex aeroporto da definire come spazio primario per le attività di Protezione Civile, anche in relazione al sistema delle strutture strategiche</p>	<p><i>Configurazione e attrezzamento degli spazi aperti pubblici interni al Capoluogo e connessione degli stessi tra di loro e con le funzioni strategiche tramite un sistema di "linee sicure"</i></p>	<p>Qualificazione dei margini urbani anche attraverso opere di mitigazione paesaggistica e interventi compensativi</p> <p>Valorizzazione e recupero dei tessuti consolidati storici, attraverso: riqualificazione degli spazi aperti della centralità urbana, riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati, recupero degli edifici e complessi architettonici pubblici e privati in disuso [...] riqualificazione del tessuto stradale urbano attraverso la messa in sicurezza [...]</p> <p>Previsione di due spessori urbani (cardo e decumano) di densificazione degli spazi pubblici e delle attività e servizi pubblici</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità al Centro storico al fine di collegare pedonalmente il poggio e il lungolago</p>
	<p><i>Sistemazione e attrezzamento dello spazio strategico principale di rilievo territoriale dell'area dell'ex aeroporto</i></p>	<p>Recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio dell'ex-aeroporto Eleuteri per finalità ludico-ricreative; protezione e difesa dei caratteri di naturalità dello spazio aperto anche tramite la regolamentazione degli usi</p>
	<p><i>Connessione tra il sistema degli spazi aperti interni ai tessuti e lo spazio strategico principale dell'ex aeroporto</i></p>	<p>Previsione di due spessori urbani (cardo e decumano) di densificazione degli spazi pubblici e delle attività e servizi pubblici</p>
<p>Assicurare la dotazione di spazi aperti di facile accesso all'interno dell'area Casina del Lago</p>	<p><i>Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile</i></p>	<p>Promozione di interventi di riqualificazione ecologico-ambientale e morfologico-funzionale delle aree trasformabili (dismesse o libere) sulla base di criteri coerenti con il nuovo disegno complessivo di sviluppo degli insediamenti e con gli indirizzi attuativi assunti a livello del nuovo PRG</p>
<p>Assicurare la dotazione di spazi attrezzati per le attività di Protezione Civile negli insediamenti</p>	<p><i>Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso</i></p>	<p>Definizione morfologica dei margini urbani attraverso la formazione di un sistema verde di infrastrutturazione e qualificazione dell'insediamento</p>
<p>Promuovere la riduzione della criticità relativa agli elementi della Sum interessati da fattori di pericolosità locale</p>	<p><i>Monitoraggio ed eventuale messa in sicurezza delle situazioni di pericolosità locale nei pressi degli insediamenti e in particolare degli elementi della Sum</i></p>	

## AZIONI DEI PAESAGGI LOCALI

Le azioni per il paesaggio di seguito elencate, finalizzate al raggiungimento degli obiettivi generali e specifici<sup>59</sup>, sono riferite:

- ad interventi diffusi da promuovere all'interno dei diversi Paesaggi Locali<sup>60</sup>;
- ad interventi concentrati in aree o luoghi dei Paesaggi Locali (secondo il richiamo indicato ai di diversi Paesaggi Locali)
- alla promozione della qualificazione e dell'inserimento paesaggistico nella progettazione delle trasformazioni che saranno ammesse e previste dal PRG Parte Strutturale e Parte Operativa ad interventi diffusi da promuovere all'interno dei diversi Paesaggi Locali.

Le azioni strategiche sono:

*Azioni strategiche di qualificazione e valorizzazione paesaggistica*

*Riambientamento e/o integrazione dell'impatto percettivo di impianti attrezzature agricole esistenti* (capannoni, stalle, allevamenti, silos, ecc.) (PL2, PL3, PL4, PL5, PL6, PL7)

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali (PL2, PL5)

*Restauro del paesaggio e/o riambientamento di attrezzature e/o usi del suolo non congruenti con i valori paesaggistici esistenti*: (cave, depositi all'aria aperta, crossodromo ecc.). (PL4, PL5, PL7)

*Incentivazione del restauro e del riuso del patrimonio edilizio rurale privato*: con valenza testimoniale e paesaggistica anche al fine di introdurre funzioni compatibili (ricettività agrituristica, tempo libero, formazione culturale in riferimento all'attività agricola, commercializzazione dei prodotti tipici) (PL1, PL2, PL3, PL4, PL5, PL6, PL7)

*Incentivazione della riqualificazione morfologico-funzionale e paesaggistica del riuso del patrimonio edilizio rurale delle aziende agricole*: ai fini del ripristino delle attività rurali e di introdurre funzioni compatibili (PL2, PL5)

*Individuazione e conseguente salvaguardia e valorizzazione delle aree agricole*: che hanno funzione di filtro e mitigazione dell'impatto dei diversi usi insediativi presenti (più esteso impiego di siepi e fasce alberate lungo i campi; politiche di attribuzione di nuove funzioni alle aree agricole: ricettività e turismo, commercializzazione dei prodotti, ecc.) nella pianura insediata (PL2)

---

<sup>59</sup> Come individuati al punto 3.3.1 del presente Documento Programmatico

<sup>60</sup> Per ogni azione segue, all'interno della parentesi, l'indicazione del Paesaggio Locale alla quale essa è riferita ed eventualmente la specifica localizzazione. Nel caso delle azioni riferite alla qualificazione e all'inserimento degli interventi, non si indica nessun Paesaggio Locale di riferimento, poiché si intende che esse riguardino contenuti propositivi validi per la promozione dell'attenzione al paesaggio nell'intero territorio comunale.

*Qualificazione spaziale e architettonica degli snodi critici dell'insediamento di Castiglione del Lago alle spalle del Promontorio:* (centro storico/insediamento recente e frattura ferrovia propaggine lineare di Castiglione) (PL2)

*Azioni strategiche per la fruizione paesaggistica*

*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali*<sup>61</sup> (PL1, PL4, PL5, PL6, PL7)

*Formazione di itinerari del paesaggio e di percorsi tematici del "prodotto Trasimeno":* che favoriscano la fruizione di emergenze paesaggistiche, patrimonio rurale diffuso, visioni di "paesaggi" (PL1, PL2, PL3, PL4, PL5, PL6, PL7)

*Promozione e sviluppo di filiere di attività ricettive e dell'accoglienza rurale:* riferite a itinerari del paesaggio e/o percorsi tematici (PL1, PL2, PL3, PL4, PL5, PL6, PL7)

*Completamento e potenziamento di percorsi ciclopedonali lungolago e nella pianura:* (lungo i corsi d'acqua), con valorizzazione di quelli di rilevanza paesaggistico percettiva (PL1, PL2)

*Azioni strategiche di valorizzazione delle emergenze paesaggistiche*

*Valorizzazione dell'immagine del promontorio di Castiglione:* con particolare attenzione alle aree di transizione fra centro storico e fascia perilacustre ed al ruolo strategico di filtro fra urbano e rurale dell'area dell'ex aeroporto (PL1 – lungolago ai piedi del promontorio di Castiglione e area dell'ex aeroporto Eleuteri)

*Valorizzazione del sistema naturalistico ambientale dei Boschi di Ferretto:* anche attraverso la caratterizzazione delle aree agricole circostanti come trama di riconnessione della rete ecologica locale (corsi d'acqua, filari alberati e siepi) (PL3)

*Valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico costituito dal lungolago, ex aeroporto, Lago Trasimeno, Isola Polvese* (PL1)

*Azioni strategiche per l'inserimento paesaggistico delle trasformazioni*

*Definizione nel PRG di criteri, indirizzi e regole per orientare la progettazione dell'inserimento paesaggistico delle trasformazioni del territorio*

*Regolamentazione della diffusione insediativa nei versanti collinari agricoli a favore della promozione di piccoli insediamenti attestati lungo la viabilità esistente di crinale* (PL4; PL5)

*Qualificazione paesaggistica degli interventi di riqualificazione e completamento dei margini urbani del Capoluogo:* come opportunità di evoluzione e caratterizzazione del paesaggio locale (PL2)

*Qualificazione paesaggistica degli interventi di trasformazione dei margini insediativi delle frazioni di collina e di pianura:* (completamento dei tessuti ed eventuale nuova viabilità di circuitazione

---

<sup>61</sup> In coerenza con gli indirizzi conseguenti all'aggiornamento ed implementazione della struttura paesaggistica provinciale del PTC "Atlante del paesaggio percepito dalla viabilità principale" in fase di pubblicazione.

attorno alle frazioni) come contributo alla evoluzione e caratterizzazione del Paesaggio Locale PL5 - *Paesaggio degli insediamenti del Crinale dei tre laghi* e del Paesaggio Locale PL2 - *Paesaggio della diffusione insediativa nella pianura retrolacustre di Castiglione e del canale dell'Anguillara* (PL2 - Margini delle frazioni del "Quadrilatero sul fosso dell'Anguillara", della "fila del Paganico"; PL5 - margini delle frazioni del "crinale fra il Chiugi e il Trasimeno e i suoi sottosistemi"; PL6 - margini delle frazioni della "dorsale fra i laghi minori")

*Contenimento delle dinamiche insediative dei margini delle frazioni di collina*: al fine di mantenere discontinuità e assicurare l'alternanza "pieno vuoto" che connotano il Paesaggio Locale PL5 - *Paesaggio degli insediamenti del Crinale dei tre laghi* (PL5 - frazioni di Petrignano, Pozzuolo, Casamaggiore, Gioiella, Vaiano, Villastrada)

#### **3.4.4. Le azioni strategiche integrate sul sistema insediativo**

Le azioni strategiche integrate (A.S.I.) mirano, attraverso un approccio (per l'appunto) integrato, alla individuazione di strategie utili alla soluzione dei problemi urbanistici (e non solo), nell'ambito dei vari sistemi insediativi presenti nel territorio di Castiglione del Lago.

Le A.S.I. comportano linee di indirizzo degli interventi o la definizione di indicazioni progettuali d'area che prendono le mosse dalla ricognizione dei problemi e dalla definizione degli obiettivi (vedi le rispettive tavole cartografiche allegate al D.P.).

L'innovazione delle A.S.I. è tutta appoggiata sulla loro natura integrata, ovvero, sulla loro capacità di ricomprendere in un disegno di sviluppo complessivo la soluzione dei problemi di diversa "estrazione territoriale", in particolare quelli di:

- Sistema paesaggistico e ambientale;
- Sistema della mobilità e delle reti;
- Sistema degli insediamenti.

Le A.S.I. agiscono su tre diversi livelli di azioni modulati sulle reali condizioni ed esigenze territoriali riscontrate nella fase conoscitiva, i citati livelli sono:

- Conservazione, consiste nel mantenimento delle funzioni ritenute strategiche e nella relativa disciplina urbanistica diretta o indiretta, anche ai fini di pubblica fruizione e godibilità paesaggistica/ ambientale;
- Valorizzazione, consiste nel riconoscere e promuovere i valori territoriali e urbani, al fine di assicurare le migliori e più compatibili misure di riqualificazione e di sviluppo;
- Trasformazione, consiste nel prevedere gli interventi puntuali, lineari o areali che comportino il cambiamento parziale o totale delle funzioni in atto e/o degli assetti planovolumetrico esistenti.

Infine vista la natura transfrontaliera (verso la Toscana) del territorio di Castiglione del Lago, si è ritenuto necessario indicare n. 3 A.S.I. di copianificazione da concordare con Regione Toscana, le Province di Arezzo e Siena, i Comuni toscani di Chiusi, Montepulciano e Cortona, i Comuni umbri di Panicale, Paciano, Città della Pieve, Tuoro e Magione.

L'elenco delle A.S.I. risulta pertanto il seguente:

1. DP. ASI.01 – Sottosistema di Petrignano
2. DP. ASI.02 – La fila del Paganico
3. DP. ASI.03 – Sottosistema di Pozzuolo
4. DP. ASI.04 – Castiglione del Lago
5. DP. ASI.05 – Sottosistema di Gioiella
6. DP. ASI.06 – Sottosistema di Vaiano Villastrada
7. DP. ASI.07 – Il Quadrilatero sull'Anguillara
8. DP. ASI.CO.01 – Ferretto e Badiaccia
9. DP. ASI.CO.02 – La Dorsale dei laghi toscani
10. DP. ASI.CO.03 – Collelungo

## Il sotto-sistema di Petrignano, Giardini, Giorgi, e Poggio Buco

Elemento fulcro del sotto-sistema è la frazione di Petrignano costituita da un tessuto urbano consolidato addensato in prossimità dell'incrocio del crinale nord/sud con i contro crinali di Poggio Buco e di Giorgi.

La frazione è posta a circa 340 metri s.l.m., presenta una centralità urbana coincidente con l'asse stradale presente e un sistema di slarghi e vicoli trasversali che si affacciano direttamente sul territorio e ad esso sono legati attraverso un capillare pettine di strade vicinali o poderali.

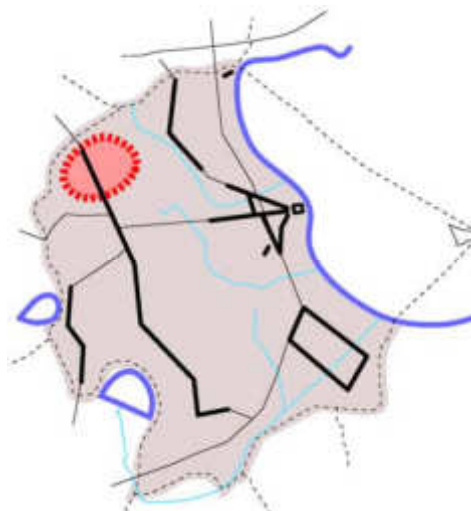
All'interno del luogo della centralità troviamo poche attività commerciali di prima e seconda necessità, un pubblico servizio, due attività di artigianato di servizio, un'attività di ricezione turistica del tipo residence. Nella zona sud della frazione troviamo la sede del Circolo ricreativo (posto nell'ex scuola) e dell'area verde pubblica/sportiva ad esso connessa.

L'unica area interessata da interventi di nuova urbanizzazione e conseguente edificazione è posta lungo il crinale di Giardini in prossimità dell'innesto con Petrignano.

Nella parte nord di Petrignano si segnala la presenza di annessi agricoli di medie dimensioni, apparentemente sottoutilizzate ai fini produttivi agricoli.

Le località Poggio Buco e Giardini sono dei rarefatti insediamenti di prevalente matrice agricola posti sulla sommità dei controcrinali disposti verso est.

Mentre nel tratto meridionale da S. Ansano a Case Giorni si ha una alta concentrazione di attività ricettive agrituristiche ed extralberghiere (almeno 5); inoltre sempre in località Giorni si segnala la cappella votiva del Pentimento, dedicata a S. Margherita da Laviano e realizzata sul luogo del suo pentimento spirituale.



### *Obiettivi*

Mantenere la caratteristica forma tentacolare dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.

Mantenere e tutelare l'infra-margine delle conche collinari comprese fra il crinale principale e i controcrinali trasversali.

Migliorare la rete stradale di attraversamento dell' insediamento, in particolare quella coincidente con centralità storica di tessuto.

Migliorare e qualificare il livello prestazionale dei servizi pubblici e privati.

Qualificare gli spazi pubblici esistenti anche in rapporto alla rete delle strade poderali che armano il territorio di margine, restituendo funzionalità e identità urbana al sistema pubblico e all'uso pubblico della viabilità sterrata secondaria.

Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.

Qualificare l'offerta ricettiva, in prevalenza agrituristica, anche in rapporto alla filiera t.a.c. ed in particolare al turismo di pellegrinaggio e preghiera.

### *Azioni di Conservazione*

*Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali"* strette dalla orografia dei crinali e controcrinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica. Si prevede di mantenere il dolce sistema idrografico composto da affossature, forme e fossi che raccoglie e convoglia le acque verso la larga imboccatura di fondovalle, assieme alla relativa vegetazione ripariale. Gli interventi sono attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

*Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.

*Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).

*Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura.

*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi con visuali



### *Azioni di Trasformazione*

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica

*Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive.

*Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente.

*Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato*, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate











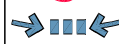







#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali














### Azioni strategiche integrate

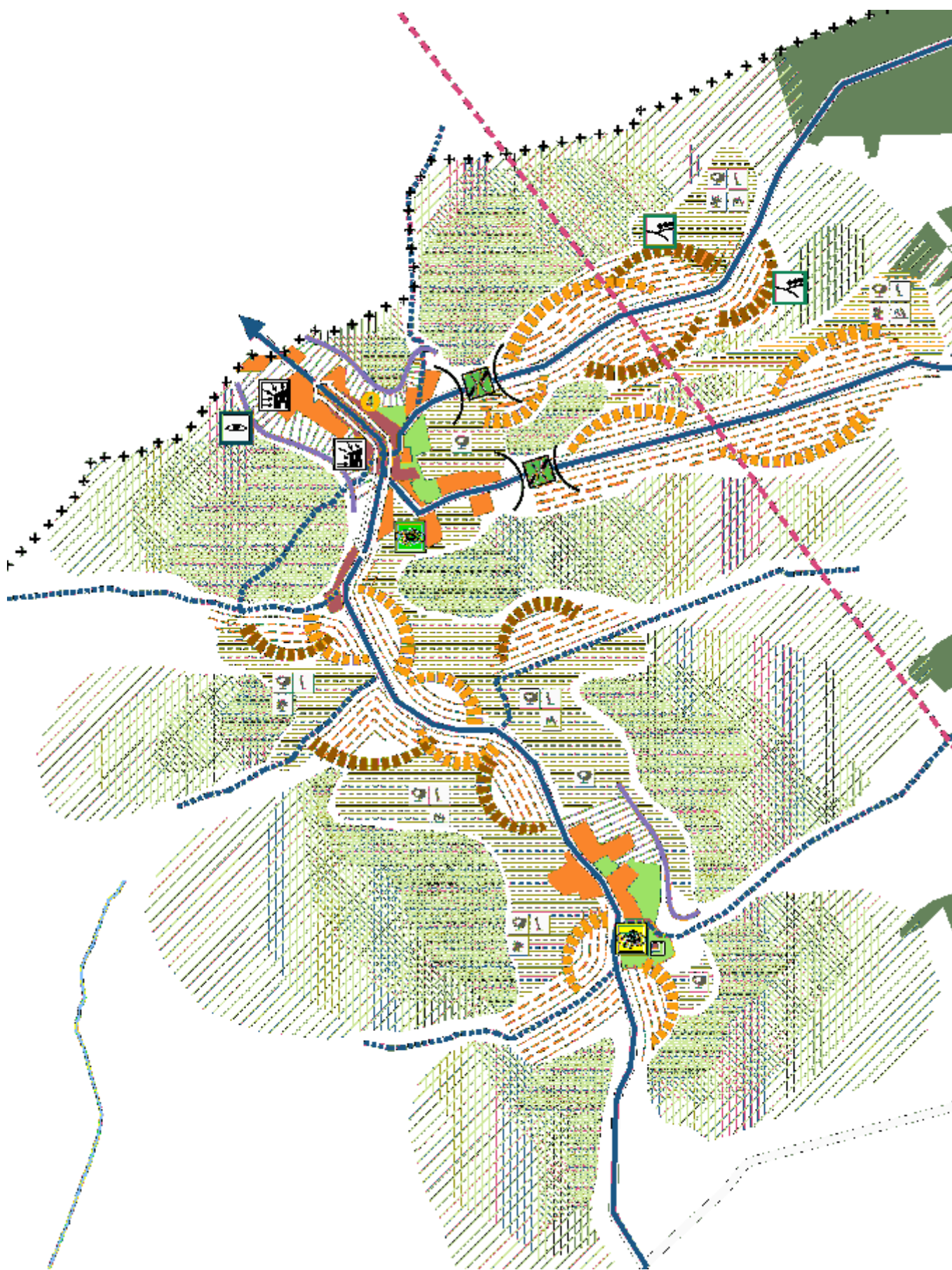
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso





## La fila del Paganico

Si tratta di un modesto sistema territoriale posto nella parte nord del territorio di Castiglione del Lago disposto in gran parte parallelamente al corso del Fosso Paganico, le Frazioni che compongono il sistema sono: Pieracci, Bertoni e Piana.

La morfologia dei luoghi è pianeggiante, infatti la quota altimetrica di Piana è di 277 metri s.l.m., mentre Pieracci e Bertoni seguono a 274 metri s.l.m.

Il ruolo di questo sistema è agricolo, basta pensare che a Bertoni, la centralità urbana è data da una consistente azienda agricola che ha nel suo corpo oltre l'attività di allevamento, anche di quella di macellazione e vendita. Sempre connesse all'attività agricola si segnalano agriturismi in località Bertoni, in località Pieracci e al centro della frazione di Piana.

Dal versante della produzione artigianale vanno segnalati poche attività di lavorazione del legno ed in particolare una falegnameria ed una segheria a Bertoni.

Per quanto concerne il "ruolo urbano" (ovvero la prestazione di servizi extra-residenziali pubblici e privati) risulta chiaro che la frazione di Piana assume i caratteri di riferimento sussidiario rispetto al sistema della fila del Paganico. Infatti la presenza di attrezzature per l'associazionismo e lo sport (circolo locale, società bocciolina, campetti all'aperto) unitamente alla presenza di attività commerciali di prima e seconda necessità, di pubblici esercizi, di artigianato di servizio, rendono la frazione di Piana un riferimento di vicinato (ovvero una prossimità di servizio) funzionale al sistema e anche all'areale di territorio che va da Trasimeno II alla linea pede-collinare interna.

Anche nel suo assetto urbano la frazione di Piana assume un carattere identitario rispetto al contesto/sistema; la piazza centrale è certamente un luogo di centralità consolidata (sottolineato dai giardini) essendo gli edifici che la perimetrano quasi tutti di una rilevante qualità architettonica: la chiesa, il palazzo padronale con i suoi annessi e le sue pertinenze che accompagnano anche la strada verso Bertoni, l'edificio colonico con la scala esterna rivolta verso la piazza stessa.

Quindi la fila del Paganico trova nella frazione di Piana la centralità urbana di riferimento, mentre tutto il sistema risulta discontinuo, alternando ai tessuti insediativi ampi intervalli di territorio aperto che divengono al tempo stesso elementi areali di distacco e di richiamo della città nei confronti della campagna.

### *Obiettivi*

Mantenere la caratteristica lineare dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.

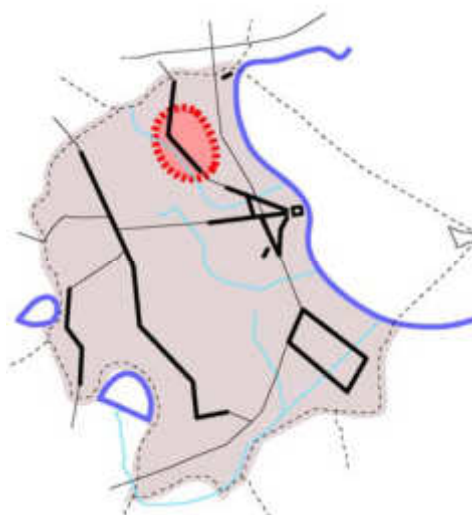
Mantenere il virtuoso parallelismo fra il corso d'acqua del Paganico e l'insediamento lineare, salvaguardando l'intra-margine compreso fra il fosso e il tessuto.

Migliorare la rete stradale di attraversamento degli insediamenti, in particolare quella di Piana.

Migliorare e qualificare il livello prestazionale dei servizi pubblici e privati.

Qualificare gli spazi pubblici esistenti anche in rapporto alla rete delle strade poderali che armano il territorio di margine, restituendo funzionalità e identità urbana al sistema pubblico e all'uso pubblico della viabilità sterrata secondaria.

Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.



### *Azioni di Conservazione*

- Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Conservazione e difesa del fosso del Paganico* dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno, da mantenere e valorizzare anche con una idea di rinaturazione delle sue sponde e del suo percorso. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica, o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.
- Cura e difesa degli areali agricoli produttivi* esistenti, della viabilità vicinale e poderale presente anche per la creazione di percorsi ippici e ciclabili, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente. Interventi attivabili con misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.
- Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

- Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.
- Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).
- Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito della formazione e della scuola, dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura
- Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi con visuali

### *Azioni di Trasformazione*

- Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
- Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive
- Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
- Riqualificazione dei nodi stradali* in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
- Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili*
- Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche* anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato*, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici* per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum

*Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici*, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)

*Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria* e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza

*Formazione di viabilità alternativa* quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE





-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate

#### VALORIZZAZIONE


















-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali

-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura

-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura












### Azioni strategiche integrate

#### TRASFORMAZIONE

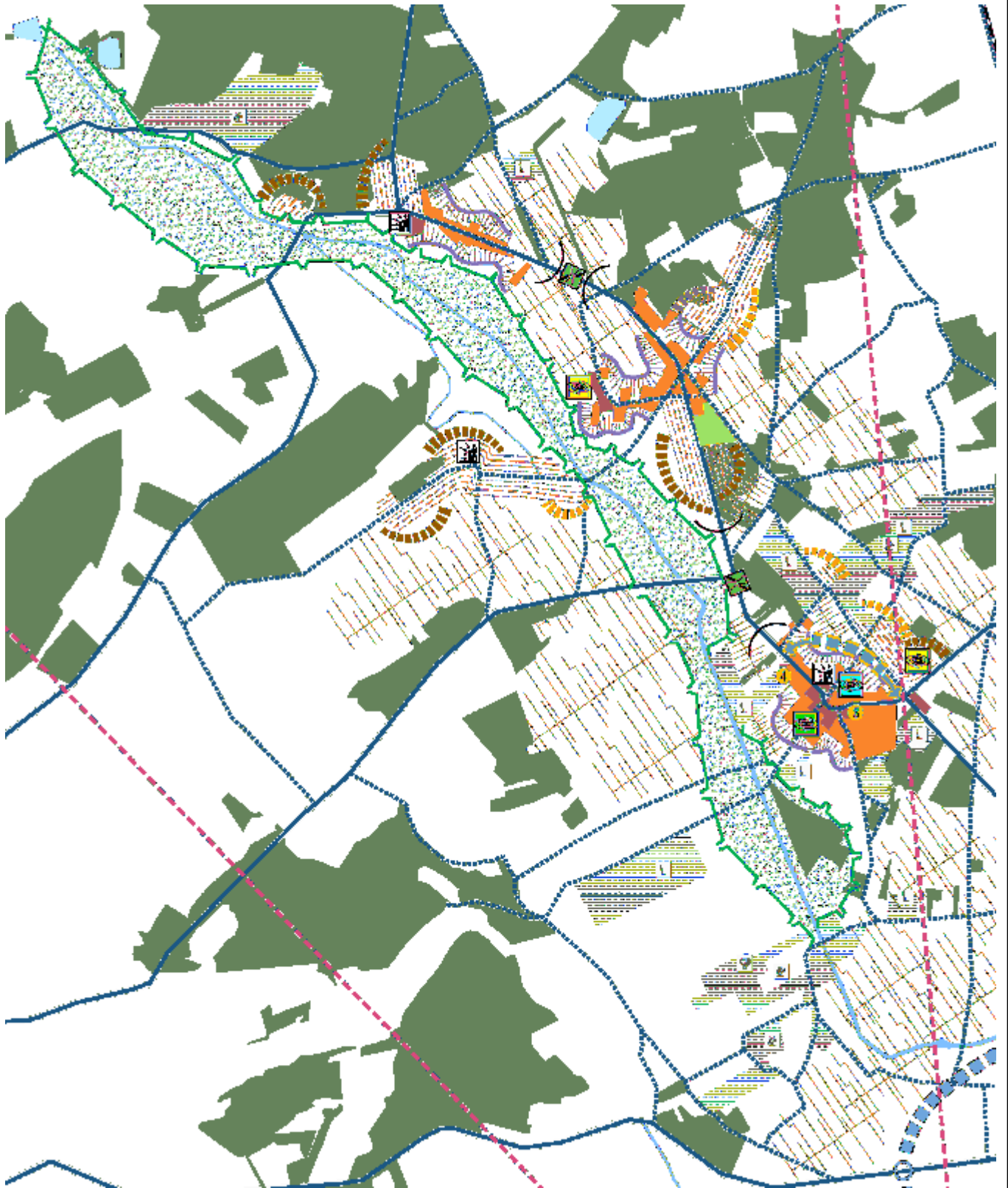
-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso





## **Il sotto-sistema di Pozzuolo, Bologni, Croce, Nardelli, Murciaie, Cozzano e Laviano**

La frazione di Pozzuolo è certamente quella più strutturata del crinale nord/sud, posta all'intersezione di due viabilità importanti come la SR454 e la SP301. Con i suoi 351 metri s.l.m. riveste ancora il ruolo di "valico territoriale" da e per il senese (in particolare Montepulciano). Altro ruolo storicamente consolidato è quello di luogo di mercato e commercio, ancora oggi la frazione è dotata di attività commerciali di prima e seconda necessità, di attività artigianali di servizio, di attività terziarie anche ricettive; viceversa dal versante produttivo si devono segnalare non uso o sottoutilizzo per le strutture dell'ex Mulino, dell'ex Falegnameria Conciarelli e dell'ex Manifattura Tessile, mentre in località Nardelli è attiva una produzione di mangimi e un'attività di artigianato di servizio.

Pozzuolo è anche dotata di un moderno plesso scolastico (scuola infanzia, primaria, secondaria) provvisto di una limitrofa zona sportiva; il servizio svolto da tale struttura è ovviamente interfrazionale.

Per quanto concerne i servizi sociali sono una presenza radicata l'Istituto di Villa Nazzarena e la casa albergo di proprietà comunale, ambedue collocati nella parte del tessuto consolidato; oltre all'asilo infantile Galeotti (gestito dalla Parrocchia). Anche l'immagine architettonica risente del ruolo storico sovraordinato, vi sono alcuni palazzi di rilevante qualità architettonica (fra i quali spicca Palazzo Moretti, purtroppo in disuso), alcune ville urbane e sub-urbane (soprattutto fra il centro e le Murciaie in direzione Castiglione del Lago) dotate anche di ampi parchi e giardini. L'identità della frazione si specchia nell'ampia piazza/giardino che è circondata da edilizia storica e dalla chiesa/canonica per poi aprirsi e scendere verso la campagna attraverso una scalea di recente ristrutturazione, approdando ad un'altra zona sportiva posta sul versante toscano. Infine si segnalano significative quote di espansione localizzate lungo il versante di sud/ovest e in località S. Antonio adiacente al plesso scolastico.

Per quanto concerne la nutrita costellazione gravitante intorno a Pozzuolo si segnala il carattere fortemente agricolo di Bologni con la presenza di un agriturismo; mentre Murciaia e Nardelli sono degli antichi nuclei di origine rurale, sorta di grumi di tessuto addensati intorno alle antiche aie rurali (oggi purtroppo completamente stravolti nella loro identità dalle pesanti ristrutturazioni edilizie).

Restano le località di Laviano e Cozzano, vere e proprie icone della saggezza e dell'equilibrio con cui fino a pochi decenni fa veniva antropizzata la campagna.

Infatti Cozzano è un minuscolo tessuto rurale lineare di crinale, realizzato completamente in mattoni di laterizio in un'alternanza di semplici tipologie residenziali e pertinenziali, affacciato sul Chiugi.

Laviano è un'antica contea, luogo natale di S. Margherita (vi è la casa natale e una chiesa votiva), si tratta di un luogo che sprigiona una potenza percettiva straordinaria tutta fondata sulla forte espressività paesaggistica e sul dolce adagiarsi degli edifici al sito (anche di carattere produttivo agricolo); segnaliamo la presenza di un agriturismo e di alcune aziende agrarie.

### *Obiettivi*

Mantenere la caratteristica forma tentacolare dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.

Mantenere e tutelare l'infra-margine delle conche collinari comprese fra il crinale principale e i controcrinali trasversali.

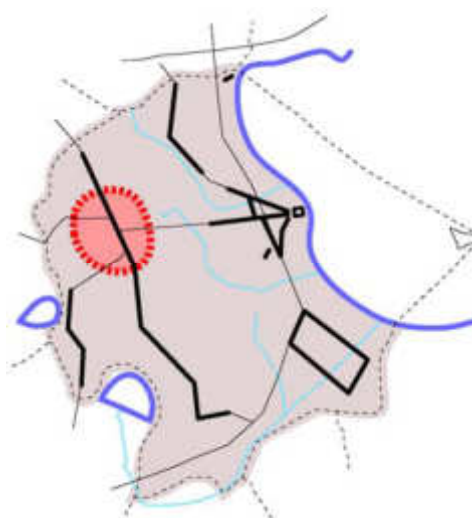
Migliorare la rete stradale di attraversamento dell'insediamento, in particolare quella coincidente con l'intersezioni delle due strade provinciali.

Qualificare gli spazi pubblici esistenti anche in rapporto alla loro policentrica localizzazione all'interno del tessuto urbano, rafforzando l'identità urbana di Pozzuolo anche nei confronti delle altre frazioni di crinale.

Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.

Qualificare il patrimonio storico edilizio esistente in degrado e non utilizzato.

Qualificare l'offerta ricettiva, in prevalenza agrituristica, anche in rapporto alla filiera t.a.c. ed in particolare al turismo di pellegrinaggio e preghiera.



### *Azioni di Conservazione*

*Conservazione e cura dei cunei verdi delle “conche territoriali”* strette dalla orografia dei crinali e controcrinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica. Si prevede di mantenere il dolce sistema idrografico composto da affossature, forme e fossi che raccoglie e convoglia le acque verso la larga imboccatura di fondovalle, assieme alla relativa vegetazione ripariale. Gli interventi sono attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenti ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico* dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno, da mantenere e valorizzare anche con una idea di rinaturazione delle sue sponde e del suo percorso. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica, o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.

*Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua*, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.

*Cura e difesa degli areali agricoli produttivi* esistenti, della viabilità vicinale e podereale presente anche per la creazione di percorsi ippici e ciclabili, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente. Interventi attivabili con misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.

*Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

*Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.

*Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).

*Ridefinizione e valorizzazione del “corridoio territoriale” di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito dell'amministrazione pubblica, della formazione e della scuola, dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura

*Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti*, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico, nell'ambito dell'amministrazione pubblica, della formazione e della scuola, dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura

*Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali* e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR)

*Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali*

*Potenziamento del parco ENEL di Pineta* anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico  
*Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti* attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale  
*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi cono visuali

### *Azioni di Trasformazione*

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica  
*Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive, agli impianti di sericoltura estensivi, agli impianti produttivi industriali e artigianali, alla filiera turismo ambiente cultura  
*Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente  
*Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali  
*Riqualificazione dei nodi stradali* in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico  
*Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili*  
*Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari*  
*Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71)* in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico  
*Opere di connessione della viabilità interna*, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi  
*Promozione di attività di programmazione intercomunale* ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe  
*Qualificare i nodi infrastrutturali* attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.  
*Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti*, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione  
*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Eliminazione di elementi di criticità puntuale* nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate  
*Apertura strade a fondo cieco* e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità  
*Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche* anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche Ddl Regione Umbria sui Centri storici)  
*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato*, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)  
*Creazione di spazi aperti pubblici* nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile  
*Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile* utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso

*Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici* per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum

*Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici*, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)

*Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria* e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza

*Formazione di viabilità alternativa* quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate













#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali














### Azioni strategiche integrate

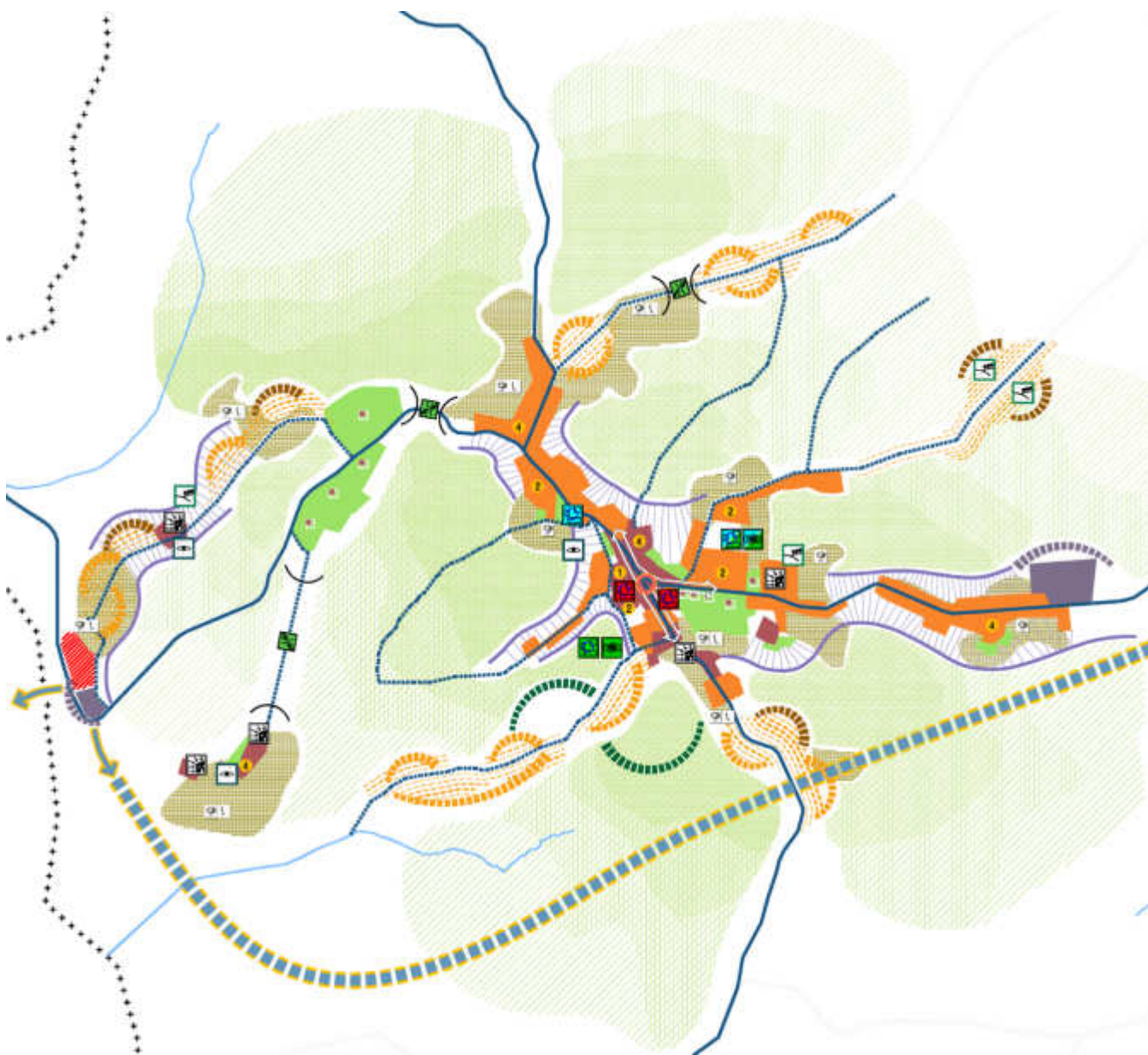
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso

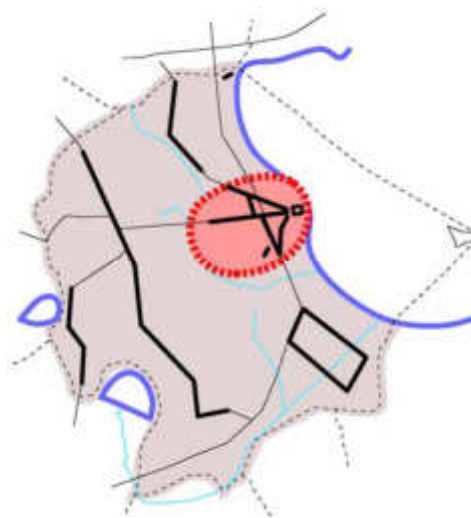






## Il Capoluogo

Il Capoluogo del Comune di Castiglione del Lago costituisce il più grande e articolato sistema insediativo che si affaccia sul lago Trasimeno. La città si sviluppa principalmente tra il lago ad est e l'asse ferroviario ad ovest in un lembo di terra che unisce il promontorio sul lago con le aree circumlacuali. L'intero abitato si struttura su due direttrici principali: si concentra lungo la SS 454 che, partendo dalla base del poggio, lo collega con l'entroterra verso ovest ed è servito da nord e da sud dalla SR71 che corre lungo la ferrovia per poi "sfilacciarsi" nella viabilità urbana. Il nucleo di maggiore interesse si trova sul poggio, un'emergenza rocciosa sospinta nel lago che ha una quota massima di circa 301 metri s.l.m., con un dislivello di circa 40 metri dalle aree circostanti. Ad esso è connotato un rapporto privilegiato con il Trasimeno: la struttura insediativa del nucleo storico e la morfologia dell'altura, consentono di partecipare fino in fondo al rapporto indissolubile di questo luogo con l'elemento lacustre. L'insediamento circostante si è esteso recentemente ramificandosi lungo i tre assi stradali principali della viabilità che si dipartono dal piede del poggio connettendolo con il resto del territorio: piazza Marconi è il fulcro, anche visivo, di questa recente espansione insediativa che sfugge ad un reale rapporto con il lago se non per mera prossimità.



Di fatto la piazza non è definita dagli edifici circostanti ma dalla geometria degli assi, crocevia di quasi tutti i traffici di attraversamento dell'insediamento con notevoli problemi di sovraccarico. A dispetto della forza geometrica del disegno viario, la struttura del tessuto insediativo non manifesta lo stesso vigore, limitandosi al rispetto "distratto" degli allineamenti. Sono presenti tessuti a destinazione prevalentemente residenziale, caratterizzati da maggiore densità solo in prossimità del centro storico, con una preminenza di tipologie più estensive, in prevalenza mono e bi-familiari con annessi spazi di verde privato. I fronti stradali soffrono di una mancanza di attrezzamento e funzionalizzazione.

In generale si è assistito alla proliferazione di un insediato diffuso, cresciuto in modo omogeneo fino a saturare gli spazi tra gli assi della viabilità principale con un grande consumo di suolo.

Superando la barriera del tracciato ferroviario, la spinta del rapido inurbamento vallivo ha generato una polverizzazione insediativa che si è addensata lungo i tre principali assi di penetrazione nell'entroterra. In queste aree, che leggiamo come propaggini dell'insediamento del Capoluogo, vi è una commistione di semplici residenze e attività agricole. Il PRG vigente riconosce e consolida lo sviluppo lineare dell'insediato ma non da indicazioni sulla qualificazione degli spazi di relazione e dei servizi.

Le aree produttive di Via Piana e di Via Vitellino presentano una prevalenza di artigianato e commercio con rari episodi di vere e proprie attività produttive. Entrambe hanno un'accessibilità diretta dalle strade statali ma con una viabilità interna assolutamente inadeguata; comune anche una scarsa definizione morfologica e tipologica degli insediamenti, con scarsa presenza di servizi terziari e logistici e assoluta mancanza di qualificazione ambientale.

Fra le aree produttive è da annoverare la presenza dell'area ex-Val Trasimeno. La posizione strategica e la possibilità di connessione con il sistema degli spazi aperti fa di questo sito un'area strategica nell'ambito di un nuovo quadro di assetto per la qualificazione e la infrastrutturazione dell'insediamento del Capoluogo. Osservando con attenzione le aree libere, i vuoti, i percorsi e i servizi presenti nel capoluogo è possibile individuare un sistema, già parzialmente composto, potenzialmente capace di infrastrutturare i tessuti esistenti ovvero di strutturare le nuove previsioni. Fanno parte di questo sistema: l'ampia area per servizi e verde pubblico di circa 9 Ha nella zona di via Carducci, con una accessibilità diretta dalle strade principali agevolata da due rotatorie, presenta tutti i servizi scolastici, una grande area a verde pubblico, il palazzetto dello sport, le poste, uffici amministrativi pubblici, la ASL; a sud, la piazza dell'Aeronautica, area a verde pubblico, in parte alberato, che si connette direttamente alla viabilità principale, quindi, all'area descritta di via Carducci.

Sul lungolago nord, lungo viale Trappes sono presenti lo stadio con la pista di atletica e i campi da tennis, la piscina coperta, il campo di calcio secondario, il grande parcheggio di viale dello Sport oltre uno spazio aperto di notevole interesse, nelle disponibilità della Guardia di Finanza. Più a nord si estende la grande area dell'ex-Aeroporto Eleuteri. Questa superficie di circa 120 Ha rappresenta una grande risorsa naturalistico-ambientale, oltre che economica e sociale, per tutto il territorio lacustre. Sul fronte opposto, oltre alle aree pubbliche attualmente destinate all'officina comunale, ci sono gli spazi del lungolago sud con le attrezzature per il diporto nautico, le aree verdi di previsione non ancora attuate, i grandi parcheggi pubblici a servizio dei lidi del carabinieri e comunale.

Sovrapposto e complementare al sistema degli spazi e dei servizi è quello dei percorsi ciclo-pedonali, esistenti e/o da completare.

## *Obiettivi*

- Conservare e valorizzare il sistema centro storico-poggio-lungolago;
- Valorizzare e qualificare il sistema insediativo recente ;
- Migliorare la viabilità di accesso e distribuzione alle varie parti del Capoluogo, potenziare gli spazi di sosta e di interscambio;
- Densificare, caratterizzare e definire la marginatura delle aree di espansione lineare lungo gli assi di collegamento con l'entroterra;
- Qualificare, infrastrutturare e riambientare le aree produttive esistenti;
- Riqualificare le aree e le attività dismesse o in via di dismissione;
- Strutturare un sistema di spazi aperti e servizi pubblico-privati per la qualificazione, la infrastrutturazione e il miglioramento generale dell'insediato esistente;
- Valorizzare le risorse turistiche e paesaggistico-ambientali del Capoluogo;
- Potenziare la rete dei percorsi ciclo pedonali.

## *Azioni di Conservazione*

- Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
- Salvaguardia e valorizzazione paesaggistico-vegetazionale del lago e dei corsi d'acqua*, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale e il mantenimento e il potenziamento degli altri elementi della rete ecologica
- Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti*, della viabilità vicinale e podereale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente (aree tra i "tentacoli" del Capoluogo e aree agricole di pregio lungolago)
- Salvaguardia e interventi di protezione delle aree a rischio di compromissione della rete ecologica*
- Conservazione e difesa del sistema ambientale del lungolago*, inteso come corridoio paesaggistico/ ambientale lungo l'ambito lacustre del Trasimeno
- Conservazione degli spazi aperti*, anche privati di uso pubblico, e delle emergenze architettoniche del centro storico, come luoghi privilegiati per la percezione del paesaggio lacustre e per l'ampliamento della fruizione del centro storico eccessivamente concentrata sui due assi urbani principali.

## *Azioni di Valorizzazione*

- Recupero e valorizzazione del tessuto storico*: attraverso la qualificazione e l'attrezzamento degli spazi aperti esistenti da rivitalizzare e recuperare ad un uso collettivo anche reinserendo lo spazio architettonico complessivo nei circoli locali e territoriali, turistici e sociali; caratterizzazione dei percorsi di accesso e creazione di un sistema di percorsi, anche "guidati", per la valorizzazione delle emergenze storico-architettoniche anche con la riapertura, ove possibile, di percorsi ostruiti e/o la apertura di nuovi da attrezzare come attraversamenti trasversali e longitudinali del poggio dall'acropoli fino al lago; riqualificazione dell'edificato attraverso la eliminazione delle superfetazioni e degli elementi incongruenti con il contesto; recupero del patrimonio edilizio in disuso o abbandonato restituendo ed incentivando la principale funzione residenziale, anche con l'introduzione di servizi pubblici e privati alla residenza e/o attività terziarie di servizio; recupero dei giardini e degli orti, anche come spazi privati di uso pubblico, come luoghi privilegiati per la percezione del paesaggio lacustre e per l'ampliamento della fruizione del centro storico eccessivamente concentrata sui due assi urbani principali. Gli interventi potranno essere attivati attraverso formule già sperimentate quali i PUC<sup>62</sup>, le Società di Trasformazione Urbana o la Legge Regionale sui centri storici in via di approvazione<sup>63</sup>.
- Qualificazione degli insediamenti prevalentemente residenziali esistenti*: attraverso interventi di caratterizzazione architettonica e ambientale, introduzione di funzioni e servizi per la residenza, anche con l'incentivazione alla destinazione d'uso commerciale dei piani terra; introduzione, ove possibile, di essenze arboree per la mitigazione del clima urbano, la qualificazione ambientale dei tessuti e la caratterizzazione dei

<sup>62</sup> Programmi Urbani Complessi ai sensi della L.R. 13/97 o attualmente quelli di seconda generazione

<sup>63</sup> Legge Regionale sulle Politiche per la rivitalizzazione e la rifunzionalizzazione dei Centri Storici in corso di approvazione da parte del Consiglio Regionale

percorsi; definizione dei margini dell'edificato ove particolarmente frammentati e protezione dei margini attualmente definiti dal rischio di compromissione. Gli interventi potranno essere attivati attraverso formule già sperimentate quali i PUC.

*Qualificazione e attrezzamento della centralità urbana:* miglioramento del percorso di mobilità piazza Marconi-scalone-piazza Dante con la previsione di una struttura fast-park a carattere temporaneo su piazza Leopardi integrata con una risalita meccanizzata e/o la creazione di box interrati per la residenza del centro storico per la eliminazione della sosta veicolare su piazza Danti e la restituzione degli spazi all'uso collettivo (es. Mercato della terra come ampliamento e caratterizzazione del mercato settimanale esistente); caratterizzazione, sul tridente viario e via XXV aprile, dei fronti urbani a vocazione prevalentemente commerciale attraverso la funzionalizzazione e l'attrezzamento degli spazi pertinenti per la percorrenza ciclo-pedonale e la sosta di servizio. Gli interventi potranno essere attivati attraverso formule già sperimentate quali i PUC, il project financing delle strutture di sosta con possibilità di integrazione della vendita dei box auto, finanziamenti regionali sulla mobilità urbana. Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, che permettono la realizzazione di opere puntuali nel territorio

*Riqualificazione paesaggistico-ambientale e potenziamento delle infrastrutture e delle reti dell'area produttiva di via Piana* al fine di creare un polo produttivo specializzato anche grazie alla nuova accessibilità offerta dalla variante alla SR71, definizione del margine verso ovest e qualificazione ambientale del margine est verso il poggio e, a sud, verso gli insediamenti residenziali esistenti e in via di consolidamento anche attraverso il recupero, l'ampliamento e la valorizzazione degli spazi di pertinenza della chiesa della Madonna del Soccorso

*Completamento, integrazione e mantenimento della rete ecologica urbana* anche attraverso l'introduzione, ove possibile, di essenze arboree per il miglioramento del clima urbano e per la mitigazione dei detrattori del paesaggio urbano con particolare riferimento alla sensibilità del cono visuale offerto dal poggio (es. area produttiva di via Piana); protezione e integrazione delle aree arborate e dei filari di particolare interesse nella definizione dei margini e nella caratterizzazione dell'insediamento. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR), fondi della L.R.28/2001.

*Qualificazione dei percorsi ciclo-pedonali* esistenti attraverso la realizzazione di elementi di arredo e la riconoscibilità dei sedimi, realizzazione di nuovi percorsi di collegamento tra le piste esistenti al fine di creare una rete per la fruizione da parte dell'utenza ampliata (bambini, anziani, diversamente abili) degli spazi, delle centralità e delle polarità urbane, anche attraverso la creazione di aree di scambio (autoparchi, bike sharing) per l'incentivazione della mobilità alternativa integrata, anche in collegamento con l'area della stazione ferroviaria; completamento dell'anello di viabilità ciclopeditone lungo i percorsi pedecollinari al fine di collegare gli insediamenti di Vitellino, Soccorso e via Piana e potenziare la rete ecologica ecologico tra il Paganico e la Pescia realizzando così un "ponte" verde tra le aree lungolago a nord e a sud del Capoluogo. In questa ottica sono fondamentali gli interventi pluriennali di finanziamento regionale in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, che permettono la realizzazione di opere puntuali nel territorio, purché integrati in un'ottica complessiva di indagine del problema e dalla formulazione di priorità di intervento.

*Potenziamento delle aree attrezzate per l'attracco dei natanti* e del terminal dei collegamenti della mobilità lacustre al fine di recuperare e incentivare il rapporto dell'insediamento del Capoluogo con le attività nautiche e diportive lacustri anche attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici e privati; restituzione di spazi per lo sfruttamento della filiera della pesca. Interventi attivabili con programmi tipo Leader all'interno del PSR

*Potenziamento, ampliamento, qualificazione e funzionalizzazione delle aree esistenti per la creazione di un sistema di spazi aperti*, aree verdi attrezzate e sportive, servizi pubblici e privati tra loro connessi, che infrastrutturino l'insediamento esistente attraverso collegamenti e percorsi verdi attrezzati fruibili da un'utenza allargata, che consentano un agevole uso ed una reale riconnessione, attraverso i percorsi urbani, anche delle aree lungolago; tale sistema integra la rete dei percorsi ciclopeditoni strutturata anche con la creazione di nuove aree di sosta.

*Riqualificazione e valorizzazione delle aree lacustri adiacenti al Capoluogo* in funzione del loro ruolo di attrattore turistico, sportivo e diportivo oltre che di emergenza paesaggistico ambientale, anche attraverso operazioni di pulizia dei fondali e miglioramento delle acque con un maggior controllo delle reti di smaltimento delle acque piovane urbane

*Valorizzazione del sistema delle aree urbane di fruizione del lago* attraverso la qualificazione e l'attrezzamento del lungolago, la riqualificazione degli elementi in disuso o incongruenti con il contesto (delocalizzazione cantiere navale, recupero del portabilizzatore per la creazione di una nuova polarità, demolizione e recupero dei fabbricati della scuola velica) e il potenziamento del collegamento centro storico-lungolago attraverso l'attrezzamento, anche con risalita meccanizzata, dei percorsi di risalita del poggio e loro valorizzazione, anche attraverso il restauro delle emergenze archeologiche presenti.

## *Azioni di Trasformazione*

- Realizzazione e integrazione della rete ecologica* attraverso la manutenzione degli spazi aperti ed il potenziamento della vegetazione ripariale e la "ricucitura" delle aree boscate presenti nel territorio agricolo
- Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
- Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
- Definizione del margine urbano* anche attraverso un nuovo impianto urbanistico contestualizzato, il completamento e la densificazione degli insediamenti esistenti; riqualificazione degli spazi di pertinenza attraverso incentivi alla piantumazione di essenze per la mitigazione e l'ambientamento degli insediamenti in via di consolidamento; mantenimento, potenziamento e protezione dei margini laddove sufficientemente definiti con particolare attenzione alle aree a rischio di compromissione insediativa. Interventi attivabili con politiche di perequazione e compensazione nell'opera del privato.
- Densificazione e qualificazione degli insediamenti lineari di via Piana e del Vitellino* per quest'ultimo anche attraverso l'inserimento di nuove funzioni e servizi locali; ridefinizione qualitativa del margine attraverso opere di riqualificazione, mitigazione ed anche di ristrutturazione urbanistica. Interventi attivabili con politiche di perequazione e compensazione nell'opera del privato.
- Interventi di densificazione e qualificazione dei nuovi insediamenti* con previsione di spazi aperti strutturanti ed elementi per la definizione dei margini dell'edificato, anche attraverso la previsione di incentivi per la realizzazione di edilizia di particolare qualità e misure di compensazione per l'acquisizione di aree per verde e servizi pubblici o edilizia residenziale agevolata
- Ridefinizione e qualificazione dell'area ad est del Soccorso* attraverso interventi di densificazione, qualificazione ambientale e funzionale dell'insediamento esistente, l'introduzione di polarità di valore urbano o territoriale, l'attrezzamento degli spazi aperti per la fruizione pubblica
- Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
- Qualificazione paesaggistico-ambientale e rifunzionalizzazione dell'area prevalentemente per attività a sud del cimitero* anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture viarie, delle reti, introduzione di servizi terziari e incentivo alla specializzazione verso la vocazione commerciale
- Riqualificazione delle aree dismesse o in via di dismissione*, anche attraverso interventi di compensazione urbanistica per la delocalizzazione delle attività incongruenti con il contesto, per la introduzione di nuove polarità e/o nuove centralità urbane e locali, verde e servizi pubblici per la qualificazione degli spazi aperti e dei tessuti esistenti anche attraverso il parziale riuso delle strutture esistenti in disuso per la introduzione di nuove destinazioni. Interventi attivabili con politiche di perequazione e compensazione nell'opera del privato.
- Promozione dell'introduzione di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità castiglione*: Città della Musica: auditorium, scuola di musica, manifestazioni e iniziative legate anche alla presenza di spazi di eccellenza -ex aeroporto e rocca; una serie di polarità e centralità da mettere a rete.
- Promozione di interventi di particolare qualità architettonico-paesaggistica*: anche attraverso forme di incentivazione sostenibili e programmi pubblico-privati per la creazione di nuove polarità turistico-ricettive nelle aree in trasformazione del lungolago in adiacenza alle aree demaniali e alle aree per ilacustri di particolare pregio agricolo. Interventi attivabili con politiche di perequazione e compensazione nell'opera del privato.
- Revisione del progetto di Variante SR71*: per non ispessire il corridoio infrastrutturale ferroviario, creando una cesura insanabile tra le parti dell'abitato, con la realizzazione di nuovi nodi di servizio all'insediamento produttivo esistente e lungo l'asse della SR 454, in virtù anche dell'ipotesi di un accesso diretto al territorio dalla Autostrada del sole; risoluzione dei nodi della viabilità esistente; mitigazione dell'impatto della nuova infrastruttura attraverso una progettazione architettonica che tenga conto dei caratteri paesaggistici e ambientali del contesto. Ovviamente, vista l'entità dei lavori necessari, non si possono che immaginare accordi di programma con Regione, Provincia per l'individuazione di un pacchetto di opere strategiche che accompagnino il nuovo tracciato e ne diano continuità.
- Rifunzionalizzazione della stazione ferroviaria*: attraverso la ridefinizione degli spazi di pertinenza, dei percorsi di accesso e collegamento con la viabilità urbana e gli insediamenti esistenti; potenziamento della sosta e delle aree di scambio; realizzazione di una fermata della mobilità su ferro di livello locale a servizio per le aree di interesse turistico a nord dell'ex aeroporto. Gli interventi potranno essere attivati attraverso formule già sperimentate quali i PUC, le Società di Trasformazione Urbana che RFI ha già attuato anche in altre realtà<sup>64</sup>.

<sup>64</sup> Vds. Società di Trasformazione Urbana per la Stazione dell'Alta Velocità a Parma

*Realizzazione di una fermata della mobilità su ferro di livello locale* a servizio delle aree di interesse turistico a nord dell'ex aeroporto

*Recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio dell'ex-aeroporto Eleuteri*: per finalità ludico-ricreative; protezione e difesa dei caratteri di naturalità dello spazio aperto anche tramite la regolamentazione degli usi; collegamento con le aree a sud della SR71, gravate dal vincolo di rispetto del cono dell'aeroporto, al fine di integrare l'area esistente e di renderla fruibile direttamente dall'insediamento del capoluogo

*Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71)* in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico

*Messa in sicurezza dei nodi stradali della viabilità principale* in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano* esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica anche attraverso un nuovo impianto urbanistico contestualizzato all'esistente.

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Apertura strade a fondo cieco* e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità

*Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche* anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio* privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Creazione di spazi aperti pubblici* nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile

*Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile* utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso

*Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici* per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum








*Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici*, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)

*Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria* e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza

*Formazione di viabilità alternativa* quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso

# LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE DEL CAPOLUOGO




















## CONSERVAZIONE

-  Aree boscate
-  Salvaguardia e valorizzazione paesaggistico-vegetazionale del lungolago, dei corsi d'acqua e delle aree boscate attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale, il mantenimento e il potenziamento degli altri elementi della rete ecologica
-  Salvaguardia e interventi di protezione delle aree a rischio di compromissione della rete ecologica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere gli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa del sistema ambientale del lungolago, inteso come corridoio paesaggistico/ambientale lungo l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti e della trama agricola, della viabilità vicinale e podereale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservazione e valorizzazione degli spazi aperti, anche privati di uso pubblico e delle emergenze architettoniche del centro storico, di piazza Dante Alighieri e di Via del belvedere come luoghi privilegiati per la percezione del paesaggio lacustre, anche ampliando agli spazi minori la fruizione del centro storico. Riquilibrare e mitigazione dei detrattori del paesaggio urbano di Castiglione visibili dal poggio








## VALORIZZAZIONE

-  Recupero e valorizzazione del tessuto storico attraverso la qualificazione e l'attrezzamento degli spazi aperti esistenti da rivitalizzare e recuperare ad un uso collettivo anche reinsediando lo spazio architettonico complessivo nei circuiti locali e territoriali, turistici e sociali; caratterizzazione dei percorsi di accesso e creazione di un sistema di percorsi, anche "guidati", per la valorizzazione delle emergenze storico-architettoniche anche con la riapertura, ove possibile, di percorsi ostruiti e/o la apertura di nuovi da attrezzare come attraversamenti trasversali e longitudinali del poggio dall'acropoli fino al lago; riqualificazione dell'edificato attraverso la eliminazione delle superfetazioni e degli elementi incongruenti con il contesto; recupero del patrimonio edilizio in disuso o abbandonato restituendo ed incentivando la principale funzione residenziale, anche con l'introduzione di servizi pubblici e privati alla residenza e/o attività terziarie di servizio
-  Qualificazione degli insediamenti prevalentemente residenziali esistenti attraverso interventi di caratterizzazione architettonica e ambientale, introduzione di funzioni e servizi per la residenza, anche con l'incentivazione alla destinazione d'uso commerciale dei piani terra; introduzione, ove possibile, di essenze arboree per la mitigazione del clima urbano, la qualificazione ambientale dei tessuti e la caratterizzazione dei percorsi; definizione dei margini dell'edificato ove particolarmente frammentati e protezione dei margini attualmente definiti dal rischio di compromissione
-  Qualificazione e attrezzamento della centralità urbana piazza Marconi-scalone-piazza Dante anche attraverso la previsione di una struttura fast-park a carattere temporaneo su piazza Leopardi integrata con una risalita meccanizzata e/o la creazione di box interrati per la residenza del centro storico per la eliminazione della sosta veicolare su piazza Dante e la restituzione degli spazi all'uso collettivo (es. Mercato della filiera corta come ampliamento e caratterizzazione del mercato settimanale esistente); caratterizzazione, sul fronte visivo e via XXV aprile, dei fronti urbani a vocazione prevalentemente commerciale attraverso la funzionalizzazione e l'attrezzamento degli spazi perimetrali anche per la percorrenza ciclo-pedonale e la sosta di servizio
-  Riqualificazione paesaggistico-ambientale e potenziamento delle infrastrutture e delle reti dell'area produttiva di via Piana al fine di creare un polo produttivo specializzato anche grazie alla nuova accessibilità offerta dalla variante alla SS71, definizione del margine verso ovest e qualificazione ambientale del margine est verso il poggio e, a sud, verso gli insediamenti residenziali esistenti e in via di consolidamento anche attraverso il recupero, l'ampliamento e la valorizzazione degli spazi di pertinenza della chiesa della Madonna del Soccorso
-  Completamento, integrazione e mantenimento della rete ecologica urbana anche attraverso l'introduzione, ove possibile, di essenze arboree per il miglioramento del clima urbano e per la mitigazione dei detrattori del paesaggio urbano con particolare riferimento alla sensibilità del cono visuale offerto dal poggio; protezione e integrazione delle aree arboree e dei filari di particolare interesse nella definizione dei margini e nella caratterizzazione dell'insediamento
-  Potenziamento delle aree attrezzate per l'attracco dei natanti e del terminal dei collegamenti della mobilità lacustre al fine di recuperare e incentivare il rapporto dell'insediamento del capoluogo con le attività nautiche e sportive lacustri anche attraverso il potenziamento dei trasporti pubblici e privati; restituzione di spazi per lo sfruttamento della filiera della pesca
-  Potenziamento, ampliamento, qualificazione e funzionalizzazione delle aree esistenti per la creazione di un sistema di spazi aperti, aree verdi attrezzate e sportive, servizi pubblici e privati tra loro connessi, per la infrastrutturazione dell'insediamento esistente attraverso collegamenti e percorsi verdi attrezzati fruibili da un'utenza allargata, che consentano un agevole uso ed una reale riconnessione, attraverso i percorsi urbani, anche delle aree lungolago; tale sistema integra la rete dei percorsi ciclopedonali da strutturare e attrezzare anche con la creazione di nuove aree di sosta
-  Riqualificazione e valorizzazione delle aree lacustri adiacenti al capoluogo in funzione del loro ruolo di attrattore turistico, sportivo e diporto oltre che di emergenza paesaggistico ambientale, anche attraverso operazioni di pulizia dei fondali e miglioramento delle acque con un maggior controllo delle reti di smaltimento delle acque piovane urbane
-  Valorizzazione del sistema delle aree urbane di fruizione del lago attraverso la qualificazione e l'attrezzamento del lungolago, la riqualificazione degli elementi in disuso o incongruenti con il contesto (delocalizzazione cantiere navale, recupero del polibattimento per la creazione di una nuova polarità, demolizione e recupero dei fabbricati della scuola velica) e il potenziamento del collegamento centro storico-lungolago attraverso l'attrezzamento, anche con risalita meccanizzata, dei percorsi di risalita del poggio e loro valorizzazione e restauro delle emergenze archeologiche presenti
-  Qualificazione dei percorsi ciclo-pedonali esistenti attraverso elementi di arredo e riconoscibilità dei sedimi; realizzazione di nuovi percorsi di collegamento tra le piste esistenti al fine di creare una rete per la fruizione da parte dell'utenza ampliata (bambini, anziani, diversamente abili) degli spazi, delle centralità e delle polarità urbane, anche attraverso la creazione di aree di scambio (autogarchi, bike sharing) per l'incentivazione della mobilità alternativa integrata, anche in collegamento con l'area della stazione ferroviaria; completamento dell'anello di viabilità ciclopedonale lungo i percorsi pedocollinari al fine di collegare gli insediamenti di Vitellino, Soccorso e via Piana e potenziare la rete ecologica tra il Paganico e la Cervara realizzando così un "ponte" verde tra le aree lungolago a nord e a sud del capoluogo

## TRASFORMAZIONE

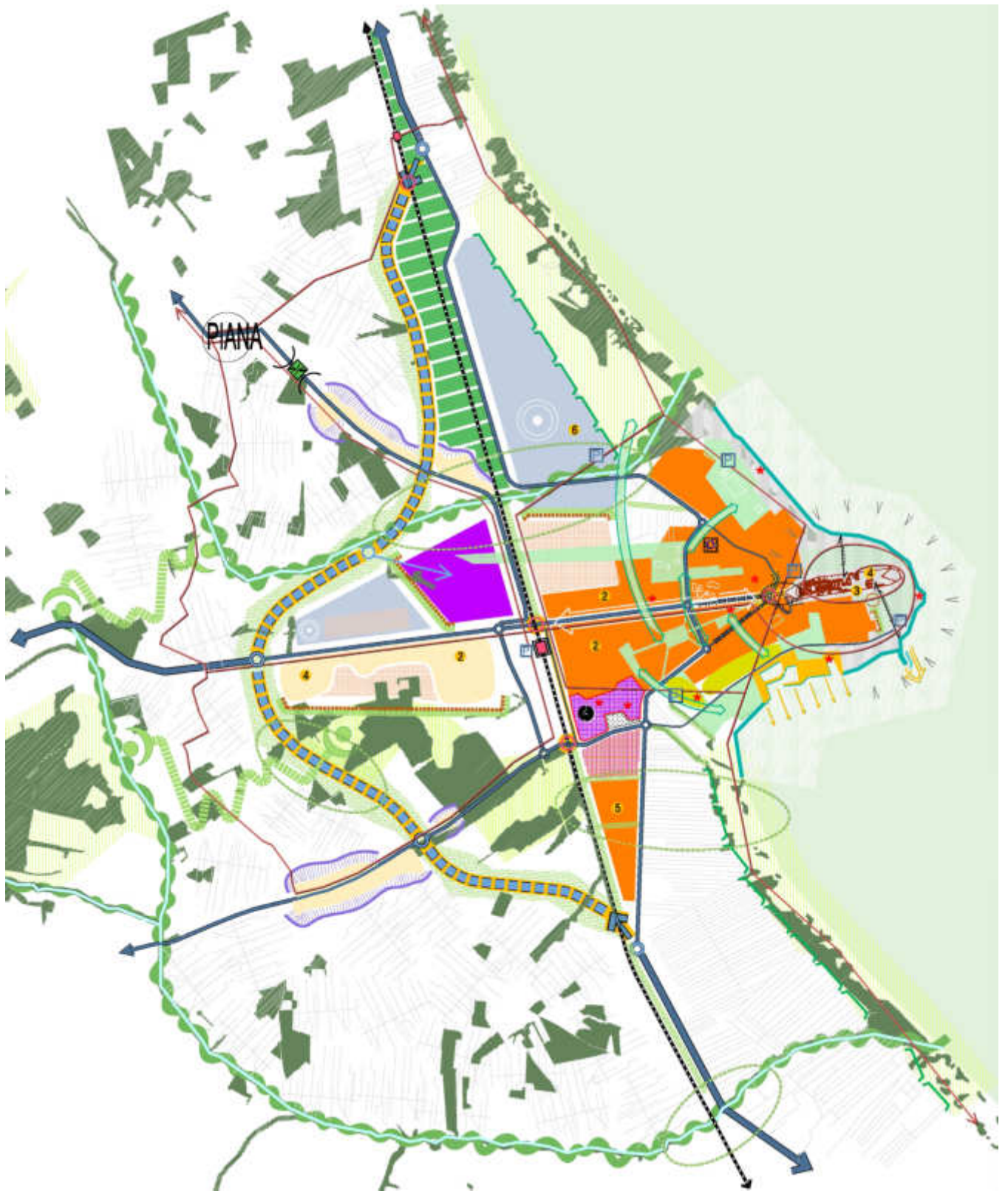
-  Realizzazione e integrazione della rete ecologica attraverso la manutenzione degli spazi aperti ed il potenziamento della vegetazione ripariale e la "ricucitura" delle aree boscate presenti nel territorio agricolo
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Definizione del margine urbano anche attraverso un nuovo impianto urbanistico e il completamento e la densificazione degli insediamenti esistenti; riqualificazione degli spazi di pertinenza attraverso incentivi alla piantumazione di essenze per la mitigazione e l'ambientamento degli insediamenti in via di consolidamento; mantenimento, potenziamento e protezione dei margini laddove sufficientemente definiti con particolare attenzione alle aree a rischio di compromissione insediativa
-  Densificazione e qualificazione degli insediamenti lineari di via Piana e del Vitellino, per quest'ultimo anche attraverso l'inserimento di nuove funzioni e servizi locali; ridefinizione del margine attraverso opere di riqualificazione, mitigazione ed anche di ristrutturazione urbanistica
-  Interventi di densificazione e qualificazione dei nuovi insediamenti con previsione di spazi aperti strutturanti ed elementi per la definizione dei margini dell'edificato, anche attraverso la previsione di incentivi per la realizzazione di edilizia di particolare qualità e misure di compensazione per l'acquisizione di aree per verde e servizi pubblici o edilizia residenziale agevolata
-  Ridefinizione e qualificazione dell'area ad est del Soccorso attraverso interventi di densificazione, qualificazione ambientale e funzionale dell'insediamento esistente, l'introduzione di polarità di valore urbano o territoriale, l'attrezzamento degli spazi aperti per la fruizione pubblica
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato esistente
-  Rifunzionalizzazione dell'area prevalentemente per attività a sud del cimitero anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture viarie e delle reti tecnologiche; introduzione di servizi terziari e incentivo alla specializzazione verso la vocazione commerciale; qualificazione paesaggistico-ambientale anche in relazione alla vicinanza con il sistema turistico ambientale del lungolago
-  Riqualificazione delle aree dismesse o in via di dismissione, anche attraverso interventi di compensazione urbanistica per delocalizzare le attività incongruenti con il contesto; introduzione di nuove polarità e centralità urbane e locali per la qualificazione degli spazi aperti e dei tessuti esistenti, anche attraverso il parziale riuso delle strutture dismesse e la previsione di nuove funzioni
-  Promozione dell'introduzione di funzioni e attività socio-culturali di valore simbolico e identitario per la comunità castiglione ("Città della Musica"; auditorium, scuola di musica, manifestazioni e iniziative legate anche alla presenza di spazi di eccellenza come l'ex aeroporto e la roccia)
-  Promozione di interventi di particolare qualità architettonico-paesaggistica, anche attraverso forme di incentivazione sostenibili e programmi pubblico-privati per la creazione di nuove polarità turistico-ricettive nelle aree in trasformazione del lungolago in adiacenza alle aree demaniali e alle aree per lacustri di particolare pregio agricolo
-  Revisione del progetto di Variante SR71 attraverso la realizzazione di un corridoio infrastrutturale e ambientale combinando aspetti territoriali e del paesaggio in un'opera integrata; realizzazione di nuovi nodi di servizio all'insediamento produttivo esistente e lungo l'asse della SS 454 in virtù dell'ipotesi di un accesso diretto al territorio dalla Autostrada del sole
-  Rifunzionalizzazione della stazione ferroviaria attraverso la ridefinizione degli spazi di pertinenza, dei percorsi di accesso e il collegamento con la viabilità urbana e gli insediamenti residenziali; potenziamento della sosta e delle aree di scambio
-  Realizzazione di una fermata della mobilità su ferro di livello locale a servizio delle aree di interesse turistico a nord dell'ex aeroporto
-  Recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio dell'ex-aeroporto Eleuteri per finalità ludico-ricreative; protezione e difesa dei caratteri di naturalità dello spazio aperto anche tramite la regolamentazione degli usi; collegamento con le aree a sud della SS71, gravate dal vincolo di rispetto del cono dell'aeroporto al fine di integrare l'area esistente e di renderla fruibile direttamente dall'insediamento del capoluogo
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Messa in sicurezza dei nodi stradali della viabilità principale in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica, anche attraverso un nuovo impianto urbanistico contestualizzato all'esistente

## STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche Ddl Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di "Casina del Lago" configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità



Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso







## **Il sottosistema di Gioiella, Casamaggiore, Frattavecchia, Lopi di Sotto, Lopi di Sopra, La Villa, San Lorenzo e Bonazzoli**

E' al tempo stesso luogo mediano del lungo crinale e punto di massima altezza sul livello del mare (metri 378 a La Villa), quindi una sorta di "baricentro" del sistema insediativo fra il Chiugi e il Trasimeno.

La frazione di Gioiella è il centro gravitazionale del sottosistema, la parte di tessuto consolidato è tutto organizzato lungo il percorso matrice della strada, riscontriamo la presenza di due attività di commercio di prima necessità, di un pubblico esercizio, della farmacia e di un asilo nido; mentre posta fra S. Lorenzo e Gioiella si trova la ex-scuola elementare (oggi convertita in parte come circolo) collegata ad una zona sportiva all'aperto.

Nel margine nord, ovvero nella valle fra Gioiella e Casamaggiore, si trova il Crossodromo internazionale che occupa una estesa superficie del fianco collinare.

L'unica zona di crescita (ormai ultimata) è un comparto residenziale posto sul versante est, in prossimità di tale area residenziale sono stati trovati importanti reperti archeologici, oggi visitabili. Mentre in località S. Lorenzo si segnalano alcuni edifici di carattere produttivo occupati da attività artigianali di servizio e produzione.

Nella corona di territorio circostante troviamo dei controcrinali disposti a raggiera rispetto alla frazione di Gioiella; ognuno di questi controcrinali è segnato da una viabilità dorsale e lungo tali armature lineari si addensano dei fragili micro sistemi insediativi, come: Villa, Lopi, Bonazzoli, Frattavecchia, tutti di carattere storico rurale e tutti ancora dotati di una identità sociale e architettonica sufficientemente conservata.

All'interno di tali microcosmi oltre agli usi residenziali, sono riscontrabili numerose attività ricettive di tipo agriturismo e non, unitamente alle aziende agricole anche di tipo vinicolo. Nella parte settentrionale del sottosistema in esame si segnalano i lavori di ristrutturazione della Villa Il Gioiello (oggi sospesi) che dovrebbero trasformarla in un resort di lusso e un'antistante azienda agricola dotata di un notevole patrimonio edilizio storico.

Infine sempre a nord, oltre la valle del Crossodromo, troviamo Casamaggiore, chiaro esempio di località rurale trasformata nei primi decenni del secolo scorso in ameno luogo di soggiorno estivo dalla ricca borghesia dell'epoca; ancora oggi sono forti i segni di tale trasformazione, infatti il tessuto è ricco di palazzi in stile neo-liberty e neo-classico con ampi giardini di pertinenza. Purtroppo si segnala un generale disuso del patrimonio edilizio storico e anche uno scarso livello di manutenzione degli edifici (molti dei quali, nella parte storica, in vendita). Le funzioni extraresidenziali sono limitate ad un agriturismo e al circolo locale inserito nell'ex scuola elementare con annesso campo verde sportivo. Tutto il patrimonio edilizio realizzato in mattoni di laterizio, compresa la chiesa cinquecentesca e l'accorpata canonica di rilevante qualità architettonica.

Nel margine settentrionale di Casamaggiore è in corso di realizzazione un piccolo comparto edificatorio di 6 lotti residenziali.

### *Obiettivi*

Mantenere la caratteristica forma tentacolare dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.

Mantenere e tutelare l'infra-margine delle conche collinari comprese fra il crinale principale e i controcrinali trasversali, mitigando e riambientando la presenza del crossodromo internazionale.

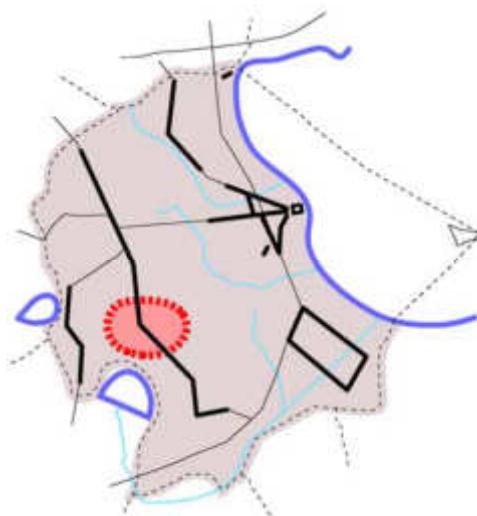
Migliorare la rete stradale di attraversamento dell' insediamento, in particolare quella coincidente con la parte consolidata di Gioiella e Casamaggiore.

Qualificare gli spazi pubblici esistenti restituendo ad essi una adeguata caratura sociale e anche un migliore immagine architettonica.

Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.

Qualificare il patrimonio storico edilizio esistente in degrado e non utilizzato.

Qualificare l'offerta ricettiva, in prevalenza agriturismo, anche in rapporto alla filiera t.a.c. ed in particolare al turismo enogastronomico.



### *Azioni di Conservazione*

*Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali"* strette dalla orografia dei crinali e controcrinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica. Si prevede di mantenere il dolce sistema idrografico composto da affossature, forme e fossi che raccoglie e convoglia le acque verso la larga imboccatura di fondovalle, assieme alla relativa vegetazione ripariale. Gli interventi sono attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenti ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

*Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.

*Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).

*Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito dell'amministrazione pubblica, dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura

*Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali*

*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi con visuali

### *Azioni di Trasformazione*

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica

*Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive.

*Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente

*Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)*

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate



















#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali

-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura
-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura












### Azioni strategiche integrate

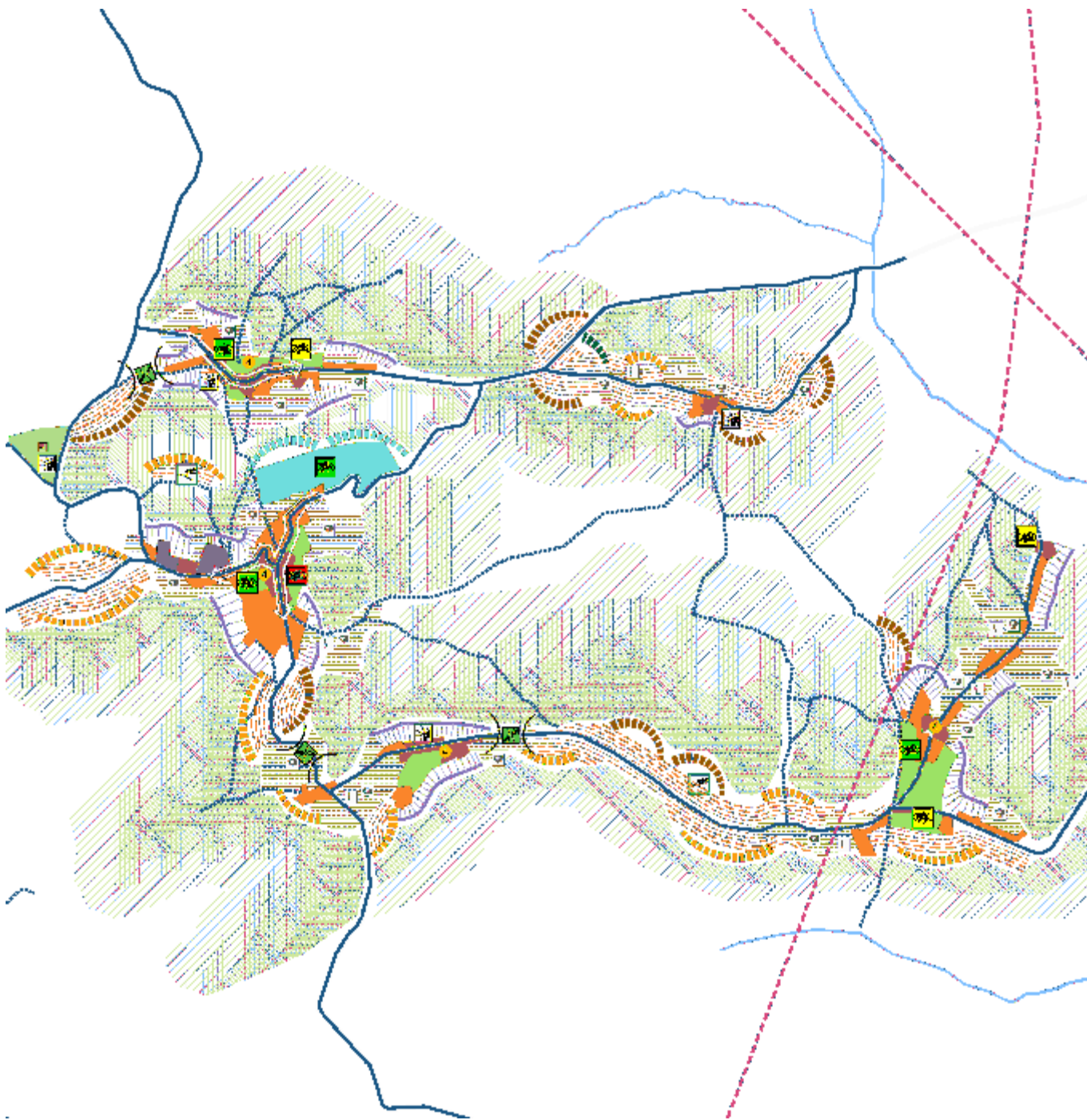
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso





## **Il sotto-sistema di Villastrada, Vaiano, Cimbano, Cantagallina, Poggi**

Si tratta della testata meridionale del sistema di crinale fra il Chiugi e il Trasimeno, la frazione Villastrada/Cimbano è certamente l'elemento centrale del sotto-sistema, il toponimo stesso è molto evocativo dello spazio urbano; infatti si tratta di un insediamento lineare disposto lungo la strada matrice.

Vi sono alcune attività di commercio di prima e seconda necessità, pubblici esercizi e alcuni uffici, oltre ad alcune attività di artigianato di servizio; mentre in località La Torre (presso il cimitero) si riscontra l'esistenza di un notevole impianto produttivo, oggi, completamente abbandonato. Il luogo della centralità è la zona sportivo/ricreativa della frazione posta in prossimità della chiesa e dell'oratorio, si evidenzia che la facciata della chiesa è uno straordinario esempio di terracotta artistica del primo novecento (forse della bottega perugina dei fratelli Biscarini). La zona di Cimbano, piccolo nucleo rurale posto a 369 metri s.l.m. (20 metri più alto di Villastrada), un tempo staccato da Villastrada; risulta oggi inserito nella continuità del tessuto insediativo, visti anche i lavori in corso di realizzazione di un comparto residenziale, posto come cerniera fra Villastrada e Cimbano.



Il contesto territoriale di riferimento del sotto-sistema in oggetto è straordinario, infatti si tratta di un paesaggio-territorio costituito da un insieme di poggi e crinali come il Poggio, Cantagallina e Collelungo, ovvero un insieme di fragili insediamenti di origine storico rurale, rarefatti dal punto di vista planimetrico; ma di una incisività di immagine e di una presenza territoriale straordinaria.

A conferma della qualità dei luoghi e della forte identità percettiva si segnala nella zona una forte presenza di residenti stranieri (non solo temporanei) unitamente a numerose attività agrituristiche ed extra-alberghiere.

Nella parte settentrionale del sotto-sistema troviamo Vaiano, una frazione con nessuna attività di commercio, ma con una buona dotazione di servizi pubblici, quali la scuola dell'infanzia, quella primaria e l'area sportivo ricreativa fortemente integrata e connessa alle scuole, all'oratorio e al circolo locale. L'unica piccola zona produttiva risulta dimessa.

Infine una notazione sul luogo della centralità di Vaiano, ovvero la piazza sommitale posta all'incrocio di quattro strade, si tratta di una notevole presenza urbana sia per la dimensione (quasi un campo boario) e sia per la qualità dei palazzi che costituiscono la quinta edilizia. Anche in questo caso, si segnala un diffuso sottoutilizzo del patrimonio storico edilizio.

### *Obiettivi*

Mantenere la caratteristica forma tentacolare dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.

Mantenere e tutelare l'infra-margine delle conche collinari comprese fra il crinale principale e i controcrinali trasversali, mitigando e trasformando la presenza di impianti industriali dismessi.

Migliorare la rete stradale di attraversamento dell' insediamento, in particolare quella coincidente con la parte consolidata del tessuto urbano di Villastrada.

Qualificare gli spazi pubblici esistenti restituendo ad essi una adeguata caratura sociale e anche un migliore immagine architettonica.

Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.

Qualificare il patrimonio storico edilizio esistente in degrado e non utilizzato.

Qualificare l'offerta ricettiva, in prevalenza agrituristica, anche in rapporto alla filiera t.a.c. ed in particolare al turismo enogastronomico.

### *Azioni di Conservazione*

- Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali"* strette dalla orografia dei crinali e controcrinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica. Si prevede di mantenere il dolce sistema idrografico composto da affossature, forme e fossi che raccoglie e convoglia le acque verso la larga imboccatura di fondovalle, assieme alla relativa vegetazione ripariale. Gli interventi sono attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

- Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.
- Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).
- Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito della formazione e della scuola.
- Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti*, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connessione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico, nell'ambito dell'amministrazione pubblica, dello sport e delle attività ricreative.
- Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali*
- Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggio* e protezione dei relativi con visuali

### *Azioni di Trasformazione*

- Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
- Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive.
- Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
- Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali



*Promozione di attività di programmazione intercomunale* ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio:* a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

#### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio* privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate



















#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali

-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura
-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura












### Azioni strategiche integrate

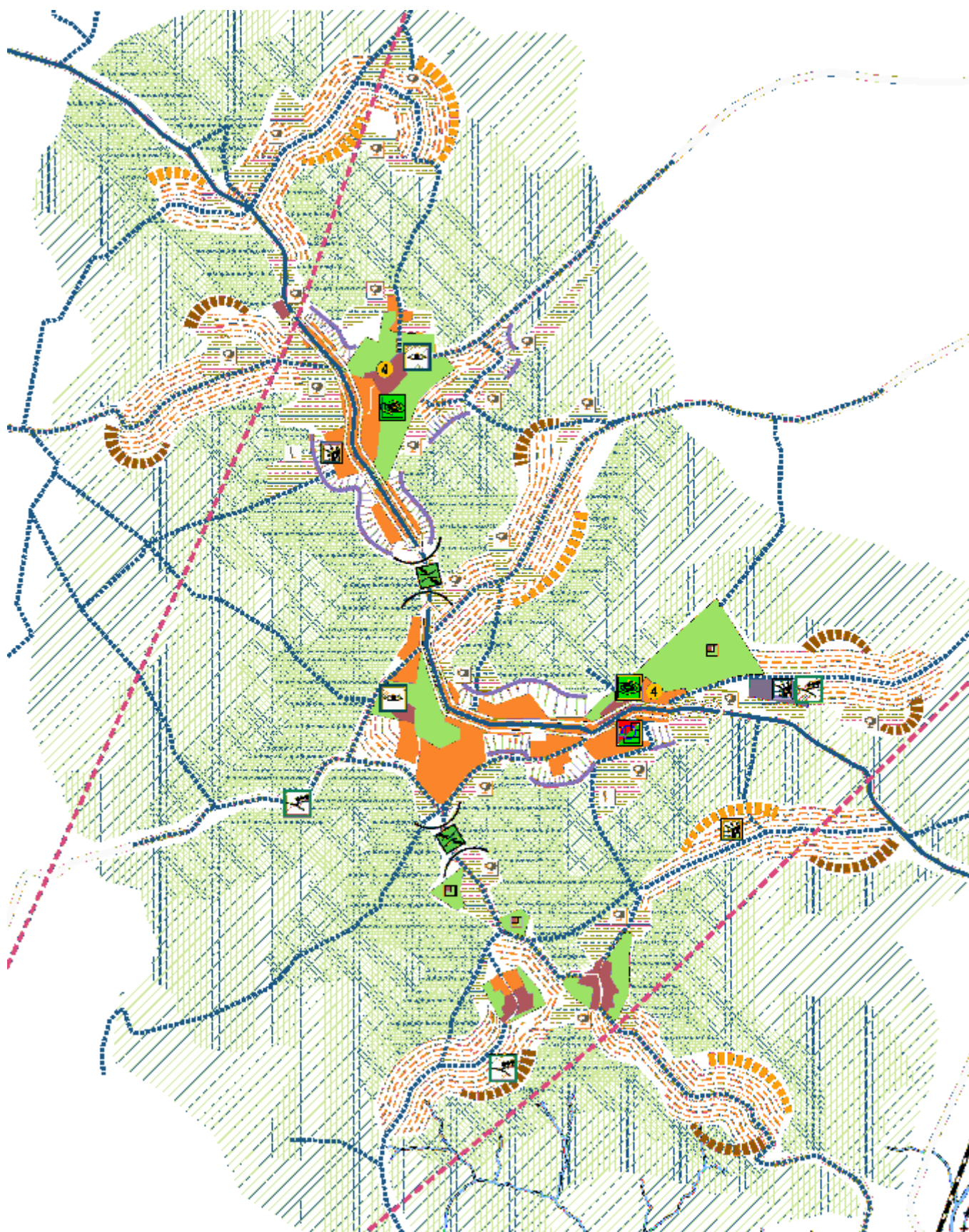
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso



## **Pucciarelli, Lepricchio, Macchie e Panicarola, ovvero il Quadrilatero sull'Anguillara**

Corrisponde all'areale che nel documento di indirizzi avevamo definito "quadrilatero produttivo", l'approfondimento conoscitivo effettuato ci permette di rinominarlo come il "Quadrilatero sul Fosso dell'Anguillara", per almeno due ragioni: la prima perché il teso filo territoriale del fosso diviene l'asse centrale del sistema, percepibile da tutto il quadrilatero; la seconda perché gli ampi argini di bonifica rialzati rispetto al piano di campagna, sono un privilegiato punto di vista del territorio stesso e un percorso ciclopedonale di fatto; facilmente collegabile con l'eventuale percorso perilacustre.

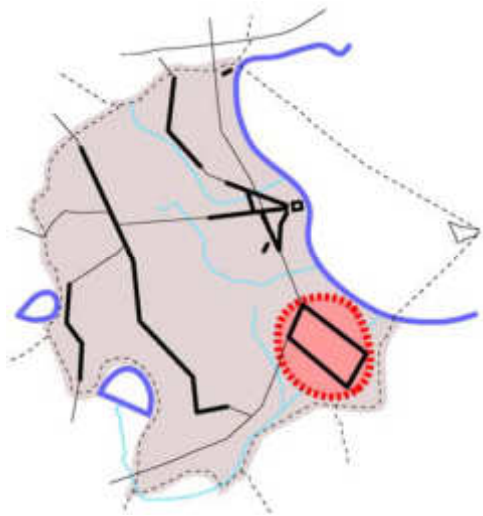
Il lato nord-est del sottosistema è segnato dagli insediamenti di Carraia e Panicarola posti a bilancia sull'Anguillara. Carraia è un filamento di edifici residenziali e agglomerati agricoli appesi alla Strada Romea, con l'eccezionalità della chiesa della Madonna della Carraia, il cui profilo spicca nell'areale territoriale; viceversa Panicarola è una frazione sufficientemente organizzata, dotata di servizi pubblici e privati, attività commerciali di prima, seconda necessità e anche dedicate al turismo, pubblici esercizi (bar e ristoranti), si riscontra anche la presenza del Teatro della Filarmonica, della chiesa e della scuola per l'infanzia in un serrato spazio tutto interno al tessuto consolidato e integrato da alcuni giardini pubblici. Inoltre in prossimità della chiesa della Madonna del Busso è stata realizzata una importante area sportiva all'aperto, dedicata soprattutto al calcio. Le attività di artigianato di servizio e di commercio, anche di media dimensione, si trovano disposte sul lato della strada romea, fra Pineta e il centro di Panicarola.

Il vertice sud del quadrilatero è occupato dalla frazione di Macchie posta al piede della collina di Panicale, si tratta anche in questo caso di un tessuto posto lungo il percorso matrice della SP306 poi estesosi sul lieve versante collinare del Poggio Totone, anche attraverso comparti in corso di edificazione. Sono presenti alcune attività di artigianato di produzione e poche attività commerciali. La scuola per l'infanzia è posta al centro della frazione sulla piazza principale e prospiciente anche la chiesa e casa parrocchiale, tali servizi extrasessantenni sono "contornati" dalla presenza del parco dell'oratorio e dell'area verde sportiva all'aperto. La zona sportiva dedita al calcio è invece posizionata esternamente alla frazione lungo il fosso Tresa. All'interno del tessuto consolidato sono ancora leggibili le tipologie speciali agricole, come il grande seccatoio posto al margine sud del tessuto di Macchie (attualmente in condizioni fatiscenti) a tutti gli effetti un importante pezzo di archeologia industriale agricola. Il vertice nord e il lato ovest del quadrilatero sono impegnati da un insediamento, ormai, senza soluzione di continuità che partendo dall'innesto fra la vecchia e la nuova SR71 si estende verso sud fino alla stazione ferroviaria, attraverso le frazioni di Pucciarelli e Sanfatucchio.

Si tratta di una contenuta "conurbazione" che vede al suo interno importanti presenze commerciali e logistiche, come ad esempio: la sede centrale amministrativa della Coop Centro Italia con annessi i magazzini di stoccaggio, la sede dei Molini Popolari Riuniti, unitamente ad altre attività commerciali anche di media dimensione. In località Colonna vi è il plesso scolastico (scuola dell'infanzia, primaria e secondaria) attrezzato con palestra coperta e aree verdi/sportive all'aperto, è ovvio che la prestazione di servizio di tale plesso è interfrazionale. La frazione di Pucciarelli nella parte del tessuto consolidato si inerpica sul fianco pedecollinare, aggredendo la linea di massima pendenza e divenendo una sorta di balcone di affaccio sulla pianura di Carraia e sulla zona industriale di Casella (area che comprende unità locali di produzione di beni, ovvero una vera zona produttiva).

La sella collinare che divide Pucciarelli da Sanfatucchio (un tempo punteggiata solo dal nucleo del Poggetto) oggi si sta saturando di nuove costruzioni residenziali, realizzando di fatto la "saldatura" fra le due frazioni. La frazione di Sanfatucchio è posta sulla sommità meridiana di un leggero crinale collinare (300 metri s.l.m.) e si articola lungo e intorno le "dolci" sinuosità della SP306, nei suoi primi tratti di salita. Il tessuto urbano si snoda dall'attacco con la vecchia SR71 (piccolo centro commerciale di fatto) fino al cimitero e alla chiesa di S. Felice, appena a nord del tessuto consolidato sono state realizzate ampie zone verdi connesse anche in questo caso con i servizi scolastici per l'infanzia.

Le zone di incremento edilizio sono in corso di realizzazione soprattutto sul segmento di crinale fra il centro e la chiesa di S. Felice. Oltre alla buona qualità della piazza/slargo posta al centro del tessuto consolidato, vanno segnalati alcuni percorsi sterrati (vicinali e poderali) che attingendo direttamente al tessuto storico (sorta di vicoli) si diramano poi sul territorio originando percorsi di straordinaria bellezza e percezione paesaggistica, come quello che porta alla Villa Buitoni. Scendendo poi verso valle, ripercorrendo la SP306 in direzione Panicarola si incontra la zona industriale di Pineta, che ad oggi, risulta incompiuta e sottoutilizzata con al suo interno anche l'incombente problematicità della grande ex-fabbrica della Buitoni.



## *Obiettivi*

- Mantenere rafforzare la caratteristica forma quadrilatera dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.
- Mantenere gli ampi e centrali areali agricoli ricompresi dal perimetro del quadrilatero, individuati nel loro insieme come "cuore verde" del sistema insediativo, ovvero infra-margine della produzione agricola (anche biologica).
- Mantenere l'ortogonale rapporto fra il corso d'acqua dell'Anguillara e l'insediamento lineare della Carraia, salvaguardando il corridoio territoriale compreso fra il canale e il tessuto di Panicarola.
- Mantenere e migliorare il paesaggio e l'ambiente dell'Anguillara, inteso come sistema di canali, di controcanali e di affluenza al Lago Trasimeno.
- Migliorare la rete stradale di attraversamento degli insediamenti, in particolare quella di Colonna, Panicarola e Macchie.
- Migliorare e qualificare il livello prestazionale dei servizi pubblici e privati, considerandoli come una rete unica pur interessando le diverse frazioni del quadrilatero.
- Migliorare e qualificare i tracciati e la connessione con le infrastrutture principali della mobilità: S.R. n° 71 e Ferrovia R.F.I.
- Qualificare gli spazi pubblici esistenti anche in rapporto alla rete delle strade poderali che armano il territorio di margine e infra-margine, restituendo funzionalità e identità urbana al sistema pubblico e all'uso pubblico della viabilità sterrata secondaria.
- Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.

## *Azioni di Conservazione*

- Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Conservazione e difesa del fosso dell'Anguillara* dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno, da mantenere e valorizzare anche con una idea di rinaturazione delle sue sponde e del suo percorso. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica, o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.
- Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua*, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.
- Cura e difesa degli areali agricoli produttivi* esistenti, della viabilità vicinale e poderale presente anche per la creazione di percorsi ippici e ciclabili, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente. Interventi attivabili con misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.
- Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

## *Azioni di Valorizzazione*

- Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.
- Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).

*Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito dell'amministrazione pubblica, della formazione e della scuola, dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura

*Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti*, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connessione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico, nell'ambito dell'amministrazione pubblica, della formazione e della scuola, dello sport e delle attività ricreative.

*Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri*, attraverso il miglioramento della rete ciclopeditonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR).

*Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali*

*Potenziamento del parco ENEL di Pineta* anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico

*Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti* attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale

*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi* e protezione dei relativi con visuali

### *Azioni di Trasformazione*

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica

*Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive.

*Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente

*Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali

*Riqualificazione dei nodi stradali* in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico

*Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili*

*Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71)* in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico

*Opere di connessione della viabilità interna*, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Eliminazione di elementi di criticità puntuale* nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate

*Apertura strade a fondo cieco* e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità

*Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche* anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato*, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile* utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso

*Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici* per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum

*Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici*, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)

*Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria* e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate



















#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali

-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura
-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura












### Azioni strategiche integrate

#### TRASFORMAZIONE

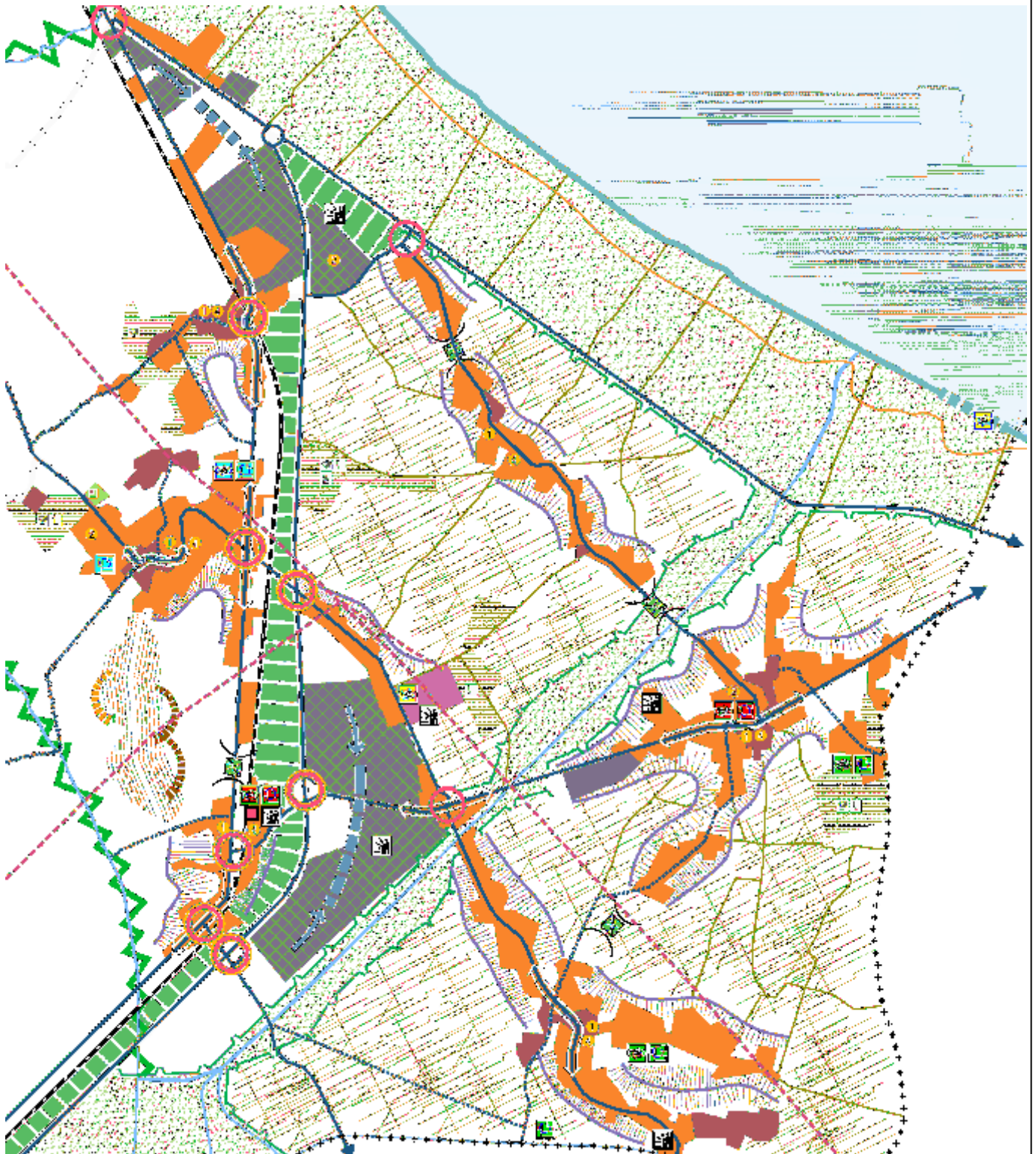
-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso



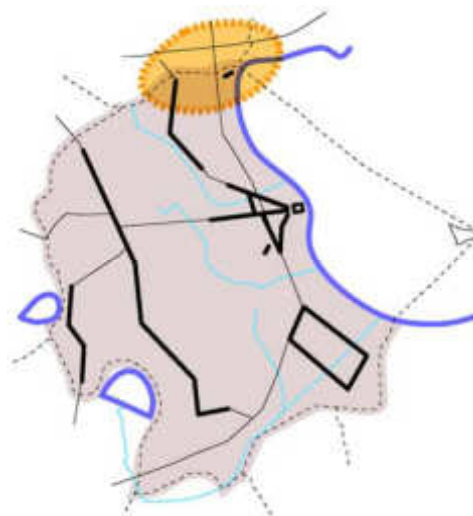


## Ferretto, Badiaccia e Rigutini

Si tratta della parte del territorio di frontiera settentrionale, verso il Comune di Cortona (in terra toscana) e quello di Tuoro (in terra umbra), ad oggi, interessata da due importanti questioni: quella infrastrutturale, ovvero il nodo autostradale e ferroviario di Borghetto/ Terontola, da risolvere cercando di unire le due regioni nella doppia direzione Perugia-Siena e Perugia-Arezzo; quella paesaggistico-ambientale, ovvero la presenza degli antichi boschi di Ferretto e del margine circum lacustre; siti di interesse comunitario e dotati di una forte componente naturalistica, ovvero dotati di una ricca rete ecologica che è stata recisa dalla fascia strutturale costituita dalla SR71 e dalla ferrovia. La zona è inoltre interessata dalla presenza di alcuni grandi allevamenti zootecnici nella parte interna dei boschi del Ferretto.

Dal bordo della SR71 alla battigia di lago, si segnala la presenza di elementi territoriali lineari (strade, affossature, fossi, vegetazione ripariale) e la presenza diffusa e rarefatta di residenze e attività ricettive ed alberghiere.

Infine l'area è interessata da due insediamenti: Ferretto e Borghetto, rispetto ai quali il tessuto ricompreso nel territorio di Castiglione del Lago è parziale e quindi le politiche di sviluppo dovranno essere coopianificate con i comuni contermini.



### Obiettivi

Definire un quadro programmatico di copianificazione fra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Arezzo, Provincia di Perugia e i comuni toscani interessati, al fine di migliorare il nodo infrastrutturale di Borghetto-Terontola, senza alterare il paesaggio e l'ambiente del Trasimeno.

Mantenere e rafforzare la caratteristica presenza dei boschi di pianura del Ferretto.

Mantenere gli ampi areali agricoli ricompresi dai perimetri dei boschi, individuati nel loro insieme come radure agricole.

Mantenere e migliorare la qualità ambientale e del paesaggio salvaguardando il corridoio territoriale compreso fra la SR71 e la ferrovia RFI.

Mantenere e migliorare il paesaggio e l'ambiente circum lacustre, inteso come sistema di canali, affossature, sentieri, colture e vegetazione ripariale

Migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, in particolare il sito denominato "le sette strade".

Migliorare e qualificare i tracciati e la connessione con le infrastrutture principali della mobilità: SR71 e Ferrovia R.F.I., con particolare riferimento alla zona di Borghetto e Terontola.

Mantenere e migliorare la qualità ambientale e del paesaggio riferiti alle attività turistico ricettive (tipo camping) di Badiaccia e Rigutini.

Migliorare la connessione della rete ecologica fra i boschi del Ferretto e il lago Trasimeno.

Qualificare il nodo infrastrutturale di Borghetto-Terontola con un infopoint e con altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.

Qualificare il tratto lungo lago compreso fra Badiaccia e Borghetto.

### Azioni di Conservazione

*Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua*, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.

*Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

*Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.

*Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).

*Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura

*Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali* e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR)

*Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti* attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale

*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi con visuali

### *Azioni di Trasformazione*

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica

*Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive, alla filiera turismo ambiente cultura

*Riqualificazione dei nodi stradali* in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico

*Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari*

*Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71)* in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico

*Qualificare i nodi infrastrutturali* attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato*, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

*Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici* per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum

*Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici*, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)

*Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria* e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate



















#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali














### Azioni strategiche integrate

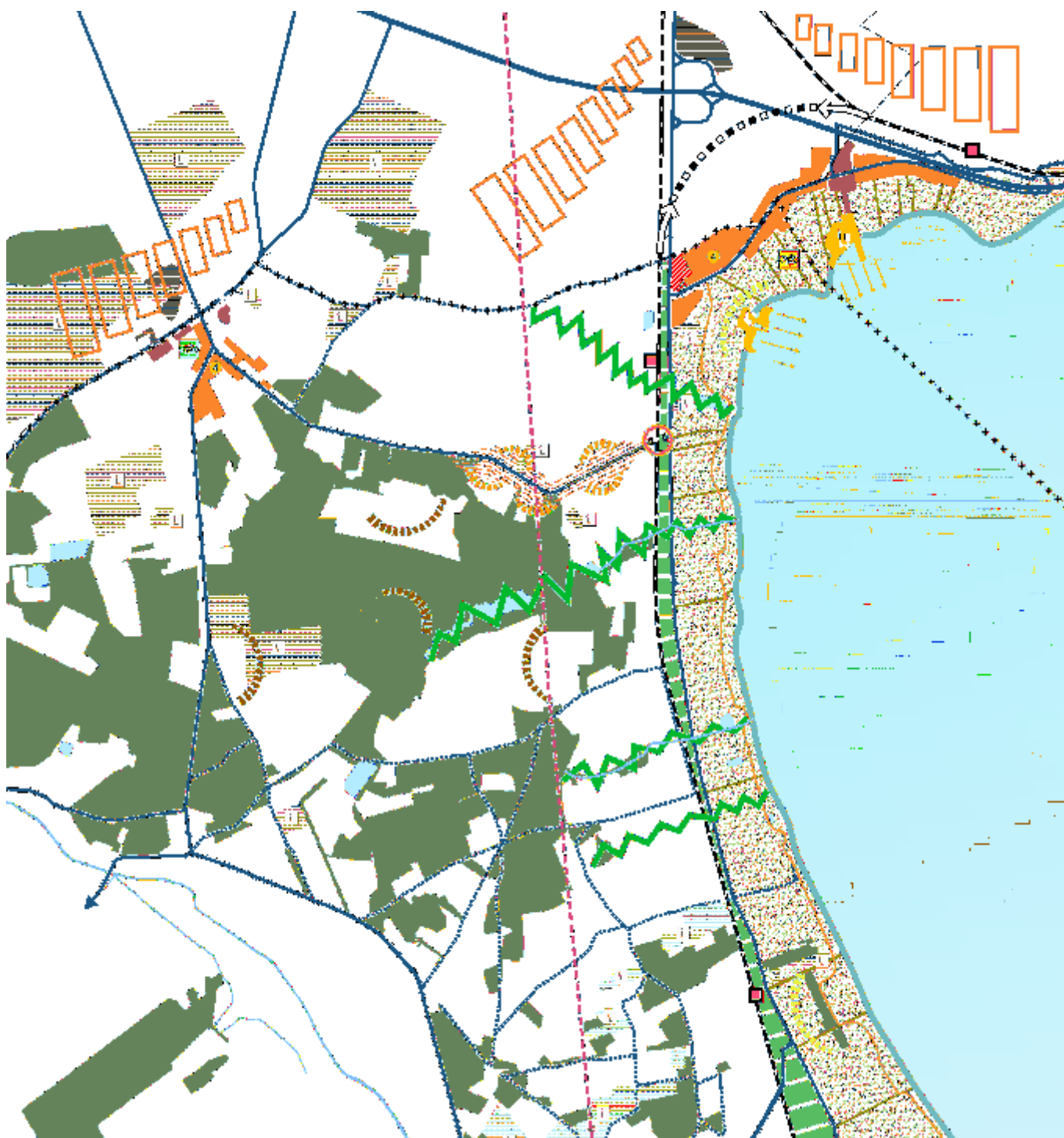
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
-  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso





## Da Binami a Villa Giulietti, ovvero la dorsale dei laghi toscani

E' il sistema residenziale più "interno" del territorio di Castiglione del Lago, posto al confine sud/ovest con i Comuni toscani di Chiusi e Montepulciano.

Oltre alla straordinaria "zona umida" del lago di Chiusi e del lago di Montepulciano (unitamente al Canale Maestro e i suoi derivati) il sistema di Binami/Porto si appoggia al crinale collinare che va da Binami a Poggio Falcone, posti entrambi a 290 metri s.l.m.. Lo sviluppo lineare di questo breve spartiacque è in direzione nord/sud, disposto quasi parallelamente a quello fra Petignano e Villastrada; quindi beneficia degli stessi ottimi rapporti con il clima, soprattutto con il sole e i venti.

I Binami sono la punta nord del sistema, si tratta di un piccolo centro di origine rurale affacciato sopra il lago di Montepulciano (+50 ml il dislivello rispetto all'acqua) e diviene un significativo belvedere sul territorio d'acqua e di terra che si stende verso Montepulciano. Segnaliamo alcuni agriturismi lungo la costa che discende verso sud in direzione Mugnanesi. Anche quest'ultimo è un piccolo nucleo di origine rurale posto sul lago di Montepulciano e ad esso unito attraverso una lingua di costa arborata e un deciso versante collinare ricoperto di vegetazione ripariale spontanea; all'interno del tessuto si segnala la presenza di un pubblico esercizio (ristorante), della piccola chiesa dei pescatori e di un'azienda agricola.

Continuando in direzione sud si sale il Poggio Vaccaio (località Cappannelle) punteggiato da numerose presenze del patrimonio edilizio storico rurale, molte delle quali riconvertite a dimore di lusso per residenze temporanee o fisse. All'innesto della strada comunale con la SP300 in località Guidonami si riscontra la presenza di uno sgranato e lineare tessuto che si stende lungo la strada provinciale sopra citata per circa 1 km; la parte più consolidata di questo "rarefatto" tessuto è certamente il segmento ricompreso fra Guidonami e il cimitero di Porto, ovvero un piccolo ambiente urbano composto da elementi edilizi tardo ottocentesco e primi novecento, oltreché da una dignitosa presenza di edifici realizzati subito dopo la seconda guerra mondiale.

Sul versante orientale di questo segmento è in corso di realizzazione una lottizzazione residenziale con contenute previsioni planovolumetriche, ma certamente con un notevole "carico" edilizio dal punto di vista percettivo e paesaggistico.

Scendendo ancora verso sud si entra nello spazio urbano della frazione di Porto (posto a 309 metri s.l.m.), costituita da tre elementi urbani: 1. il tessuto insediativo realizzato lungo la strada provinciale, in alcuni tratti di carattere consolidato anche se l'immagine architettonica complessiva risulta "banalizzata" dagli interventi di ristrutturazione edilizia eseguiti nel corso degli anni '70 e '80 del secolo scorso; 2. la centralità derivata, verso ovest, rispetto al percorso matrice è costituita dalla chiesa/canonica, dalla piazza, dalle due ville con parchi adiacenti e dal Circolo ricreativo (ricavato dalla ex scuola) con le sue pertinenze attrezzate per lo sport (bocce) e tempo libero; 3. l'interessante nucleo storico di origine rurale posto sul poggio ad est della strada provinciale, in un sito che domina tutto il lago di Chiusi in direzione Vaiano. Anche in questo caso l'identità dell'edilizia storico/rurale è stata parzialmente cancellata dagli interventi di ristrutturazione edilizia di ampliamento.

La prestazione di servizi privati di Porto è sufficientemente dotata, infatti vi riscontriamo attività commerciali di prima e seconda necessità, alcune attività artigianali e una ampia zona sportiva dedicata al calcio; oltreché una attività turistica/ricettiva in località Monteluca.

Infine la testata sud del sistema coincide con il poggio/crinale di Villa Giulietti e di Casa Caportino, entrambe in disuso e degrado (insieme al parco) nonostante la qualità architettonica e la posizione territoriale/strategica ne favorirebbero il recupero nel campo della ricezione alberghiera o extralberghiera, oltre che residenziale.

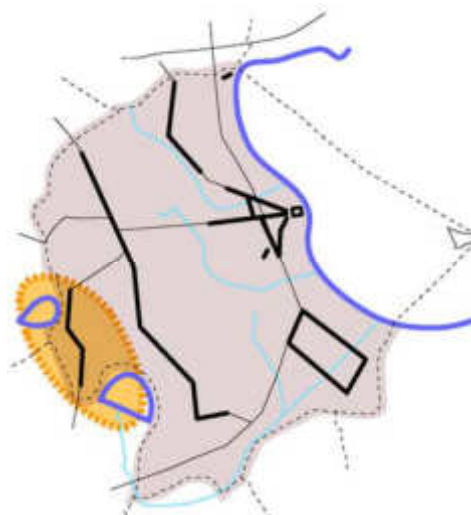
### Obiettivi

Definire un quadro programmatico di coopianificazione fra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Siena, Provincia di Perugia e i comuni toscani interessati, al fine di salvaguardare e migliorare il paesaggio e l'ambiente del Chiugi.

Mantenere la caratteristica forma lineare dell'insediamento anche attraverso le discontinuità di tessuto che facilitano la permeabilità urbana verso il territorio aperto.

Mantenere e tutelare l'intra-margine delle conche collinari (di terra e d'acqua) comprese fra il crinale principale e i controcrinali trasversali.

Mantenere e migliorare la rete stradale sterrata circumlacustre, incentivandone l'uso pedonale e ciclabile.



- Migliorare la rete stradale di attraversamento dell' insediamento, in particolare quella coincidente con la parte consolidata di Porto.
- Qualificare i luoghi pubblici esistenti restituendo ad essi una adeguata caratura sociale e anche un migliore immagine architettonica.
- Qualificare gli spazi pubblici esistenti anche in rapporto alla rete delle strade poderali che armano il territorio di margine, restituendo funzionalità e identità urbana al sistema pubblico e all'uso pubblico della viabilità sterrata secondaria.
- Riqualificare il margine del tessuto urbano interessato da fenomeni di degrado e precarietà edilizia.
- Qualificare il patrimonio storico edilizio esistente in degrado e non utilizzato.
- Qualificare l'offerta ricettiva, in prevalenza agrituristica, anche in rapporto alla filiera t.a.c. ed in particolare al turismo enogastronomico.

### *Azioni di Conservazione*

- Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali"* strette dalla orografia dei crinali e controcrinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica. Si prevede di mantenere il dolce sistema idrografico composto da affossature, forme e fossi che raccoglie e convoglia le acque verso la larga imboccatura di fondovalle, assieme alla relativa vegetazione ripariale. Gli interventi sono attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Salvaguardia e tutela delle colture arborate* (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
- Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale*, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### *Azioni di Valorizzazione*

- Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici*, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC) ed altri strumenti disponibili come previsto nel Ddlr sui centri storici.
- Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei*, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico. Interventi attivabili con Programmi di recupero urbano (PUC).
- Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali*, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche. Interventi attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
- Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati* attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente, nell'ambito dello sport e delle attività ricreative, della filiera turismo ambiente cultura
- Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali* e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR).
- Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi con visuali



### *Azioni di Trasformazione*

*Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente* attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica

*Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica*, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali, relativi alla residenza e suoi annessi, alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche e produttive.

*Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica*, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente

*Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano*, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio*: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato*, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico- architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al Ddl Regione Umbria sui Centri storici)

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e podereale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate











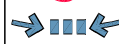







#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali














### Azioni strategiche integrate

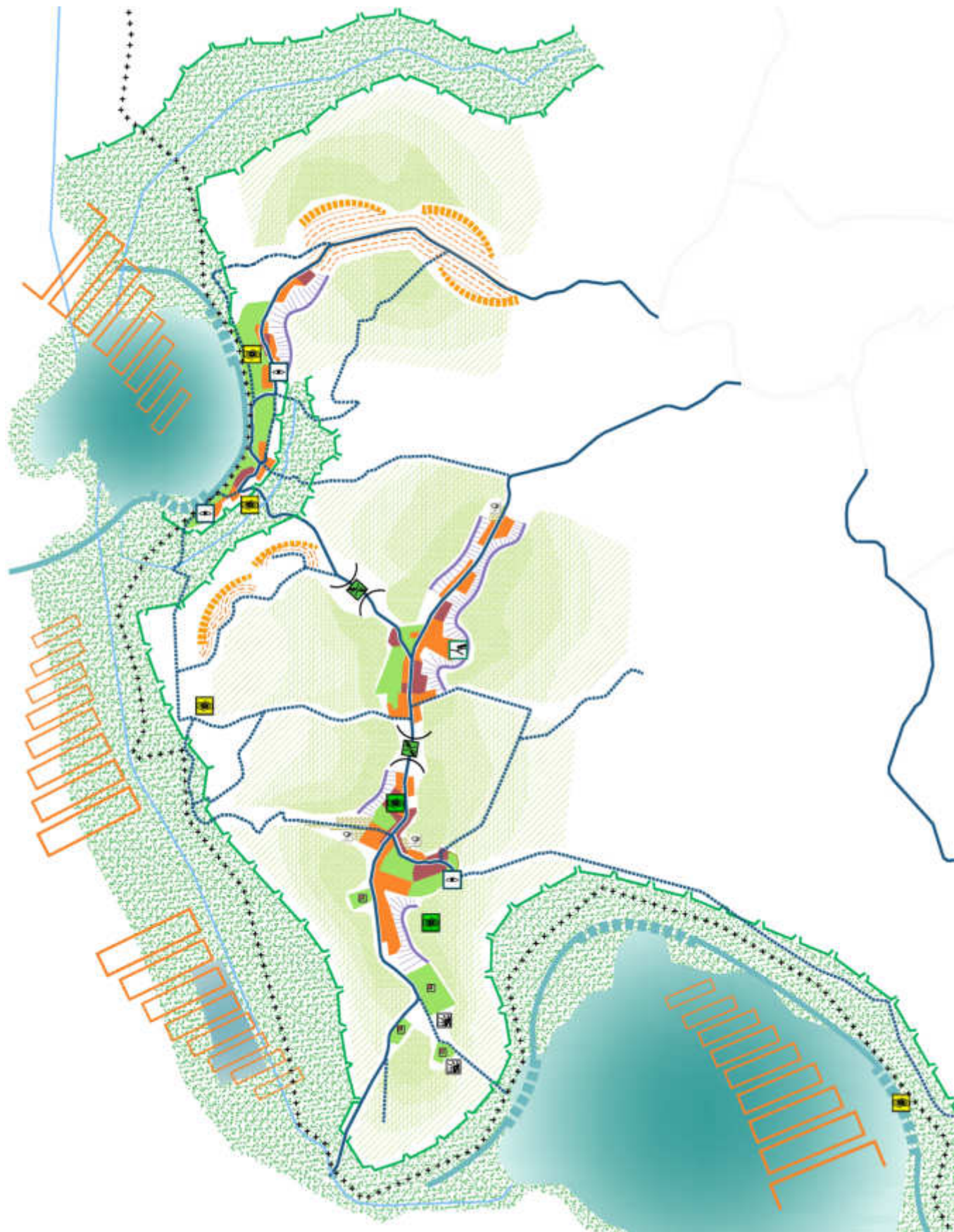
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso



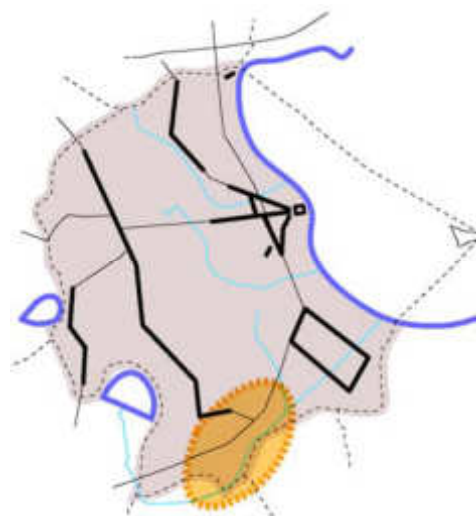
## Collelungo, Caioncola, Moiano

Si tratta di un significativo segmento della valle del torrente Tresa, in altri termini del vaso territoriale comunicante fra il Chiugi e il Trasimeno, interessato anche dall'attraversamento infrastrutturale della SR71 e della ferrovia RFI; oltrechè dalla ormai prossima realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale in località Salticchio.

Nella parte nord-est la valle si presenta ampia e segnata dalla confluenza idrografica del torrente Tresa, del Rigo Maggiore e del Fosso Anguillara; mentre in località Trincea si ha il restringimento massimo dell'apertura valliva con il coincidente accostarsi fra loro dei tracciati della ferrovia, della SR71, della SP310.

La valle torna ad aprirsi più a sud/ovest in prossimità della frazione di Moiano (ricompresa nel territorio comunale di Città della Pieve).

Il versante sud/est della valle è interessato dalla presenza del centro urbano di Paciano e da una diffusa antropizzazione storica/rurale; mentre il versante nord/ovest è quasi completamente ricompreso nel territorio di Castiglione del Lago e vede come protagonista una rete di insediamenti (nuclei e corti rurali) fra i quali citiamo Cantagallina e Caioncole, per lo più utilizzati come agriturismi o case vacanze.



### Obiettivi

Definire un quadro programmatico di coopianificazione fra Regione Toscana, Regione Umbria, Provincia di Siena, Provincia di Perugia e i comuni toscani interessati, al fine di migliorare la connessione fra la SR71 e la viabilità provinciali e comunali, senza alterare il paesaggio e l'ambiente della valle del Tresa ; inoltre lo stesso quadro programmatico dovrà definire il ruolo della ferrovia RFI da Chiusi a Borghetto-Terontola e la sua connessione con la linea per Siena.

Mantenere e rafforzare la caratteristica presenza delle rughe verdi di vegetazione ripariale lungo i torrenti e fossi.

Mantenere gli ampi areali agricoli ricompresi all'interno delle affluenze del sistema idrografico.

Mantenere e migliorare la qualità ambientale e del paesaggio salvaguardando il corridoio territoriale compreso fra la SR71 e la ferrovia RFI.

Migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, in particolare le strade sterrate della pede-collina.

Migliorare e qualificare i tracciati e la connessione con le infrastrutture principali della mobilità: SR71 e Ferrovia R.F.I., con particolare riferimento alle zone di Collelungo e Trincea; anche in considerazione della futura presenza dell'ospedale di comprensorio.

Mantenere e migliorare la qualità ambientale e del paesaggio riferiti alle attività turistico ricettive (agriturismi) di Caioncole alto, Poggi e Cantagallina.

Migliorare la connessione della rete ecologica fra i due versanti della valle del Tresa.

Qualificare il nodo infrastrutturale di Trincea con un infopoint e con altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.

Qualificare la nuova presenza dell'ospedale comprensoriale attraverso un sensibile inserimento paesaggistico e ambientale.

### Azioni di Conservazione

*Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali"* strette dalla orografia dei crinali e controcrinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica. Si prevede di mantenere il dolce sistema idrografico composto da affossature, forme e fossi che raccoglie e convoglia le acque verso la larga imboccatura di fondovalle, assieme alla relativa vegetazione ripariale. Gli interventi sono attivabili con politiche di perequazione nell'opera del privato, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.

*Conservazione e cura degli areali del margine urbano*, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica

*Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua*, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale o attraverso misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.

*Cura e difesa degli areali agricoli produttivi* esistenti, della viabilità vicinale e podereale presente anche per la creazione di percorsi ippici e ciclabili, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente. Interventi attivabili con misure specifiche previste dal Piano di Sviluppo Rurale.

*Conservare e migliorare la rete stradale secondaria* unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

#### *Azioni di Valorizzazione*

*Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali* e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente. Risorse attivabili con interventi da inserire nella nuova programmazione comunitaria 2007-2013 (PSR, POR-FESR).

*Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti* attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale

*Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione del paesaggio* e protezione dei relativi con visuali

#### *Azioni di Trasformazione*

*Riqualificazione dei nodi stradali* in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico

*Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71)* in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico

*Promozione di attività di programmazione intercomunale* ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe

*Qualificare i nodi infrastrutturali* attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.

*Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio:* a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

#### *Azioni per la Struttura Urbana Minima*

*Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici* per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum

*Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici,* ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)


*Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria* e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza

# DOCUMENTO PROGRAMMATICO

## LEGENDA AZIONI STRATEGICHE INTEGRATE NELLE FRAZIONI











### Azioni strategiche integrate

#### CONSERVAZIONE

-  Conservazione e cura dei cunei verdi delle "conche territoriali" strette dalla orografia dei crinali e contro-crinali, anche attraverso compensazione o delocalizzazione urbanistica.
-  Salvaguardia e tutela delle colture arborate (olivi e vigneti), della vegetazione ripariale e dei boschi; ovvero quelle colture ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e cura degli areali del margine urbano, interessati anche dalla presenza di ville con giardini e/o orti pertinenziali ritenute componenti essenziali e integrate dell'identità del sistema insediativo e della sua immagine paesaggistica
-  Conservazione e difesa della discontinuità dei tessuti urbani e degli insediamenti lineari di crinale, al fine di impedire le saldature urbane e mantenere degli eventuali corridoi ecologici esistenti
-  Conservazione e difesa dei fossi dell'Anguillara e del Paganico dei loro controcanali paralleli, intesi come corridoio paesaggistico/ambientale fra la pedecollina e l'ambito lacustre del Trasimeno
-  Conservazione paesaggistico-vegetazionale dei corsi d'acqua, attraverso l'integrazione della vegetazione ripariale
-  Cura e difesa degli areali agricoli produttivi esistenti, della viabilità vicinale e poderale, della rete idrografica di raccolta e deflusso, della vegetazione spontanea e/o ripariale esistente
-  Conservare e migliorare la rete stradale secondaria unitamente al sistema dei sentieri, salvaguardandone l'uso pubblico

### Azioni strategiche integrate



















#### VALORIZZAZIONE

-  Interventi integrati relativi ai tessuti consolidati storici, indirizzati a: riqualificare gli spazi aperti della centralità urbana (piazze, slarghi, quinte edilizie, strade e corsi, etc.); riuso in chiave residenziale degli edifici non utilizzati o sottoutilizzati; incentivazione all'incremento delle attività commerciali di prima e seconda necessità e turistico-ricettivi
-  Interventi integrati relativi ai tessuti moderni e contemporanei, indirizzati a: riqualificare l'immagine urbana (nei materiali, nei colori, nelle funzioni...), ridefinire gli usi delle resedi e delle pertinenze liberandole dalla precarietà e dal degrado edilizio, dal degrado edilizio; riassetto dei parametri di permeabilità dei suoli; mantenimento e incremento delle attività private extra-residenziali (specie dell'artigianato di servizio e produttivo-artistico)
-  Ridefinizione e valorizzazione del "corridoio territoriale" di sommità del crinale o dei controcrinali, anche attraverso la regolamentazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica consentiti dalle leggi vigenti ed eventuali delocalizzazioni e compensazioni urbanistiche
-  Potenziamento della prestazione dei servizi pubblici e privati attraverso nuove previsioni quantitative o attraverso la valorizzazione dell'esistente
-  Valorizzazione delle attrezzature e dei servizi pubblici esistenti, attraverso una corretta integrazione dei ruoli e delle funzionalità e anche (ove possibile) attraverso la loro inter-connesione con percorsi ciclo-pedonali o linee di trasporto pubblico
-  Valorizzazione del corridoio territoriale dei corsi d'acqua principali e dei margini circumlacustri, attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale e la manutenzione di tutte le opere idrauliche di drenaggio e convogliamento verso i bacini; valorizzazione anche della sentieristica esistente
-  Ridefinizione della funzionalità dei comparti produttivi e commerciali
-  Potenziamento del parco ENEL di Pineta anche attraverso interventi di cogenerazione e/o fotovoltaico
-  Previsione di nuova fermata della metropolitana di superficie e/o riattivazione delle stazioni ferroviarie esistenti attraverso la definizione di spazi di pertinenza per la sosta e lo scambio intermodale
-  Incremento e attrezzamento dei luoghi di percezione dei paesaggi e protezione dei relativi con visuali

-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura
-  ambito dell'amministrazione pubblica
-  ambito della formazione e della scuola
-  ambito dello sport e attività ricreative
-  ambito del turismo, ambiente, cultura












### Azioni strategiche integrate

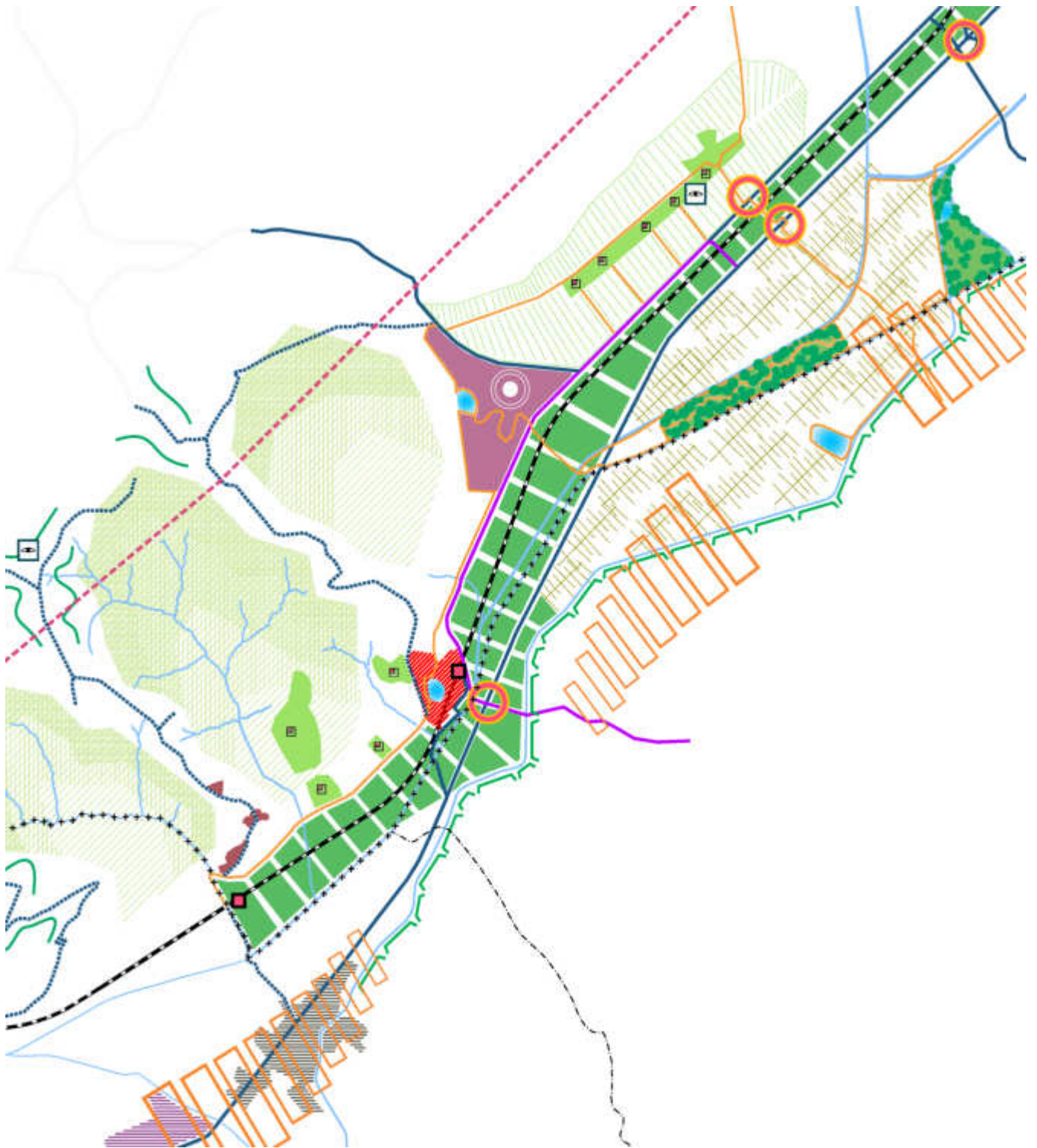
#### TRASFORMAZIONE

-  Ridefinizione e trasformazione del margine urbano esistente attraverso opere di riqualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica e anche di mitigazione paesaggistica
-  Interventi puntuali di riqualificazione edilizia e architettonica, di mitigazione paesaggistica e di riequilibrio ambientale nei corridoi territoriali di sommità del crinale o dei controcrinali
  -  relativi alla residenza e i suoi annessi
  -  relativi alle imprese agricole e loro pertinenze logistiche/produttive
  -  relativi agli impianti di sericoltura estensivi
  -  relativi agli impianti produttivi industriali e artigianali
  -  relativi a turismo, ambiente e cultura
-  Interventi puntuali e notevoli di ristrutturazione edilizia e urbanistica, riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio in disuso o sottoutilizzato (anche storico) esistente
-  Interventi di riqualificazione del tessuto stradale urbano, attraverso la messa in sicurezza ciclo/pedonale, opere di arredo urbano, opere di dissuasione alla velocità di veicoli e della sosta lungo le banchine stradali
-  Riqualificazione dei nodi stradali in chiave di sicurezza e scorrevolezza del traffico
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali carrabili
-  Definizione di nuovi passanti infrastrutturali ferroviari
-  Riqualificazione del margine infrastrutturale (ferrovia-SR 71) in chiave di barriera di mitigazione ambientale e come nuovo corridoio ecologico
-  Opere di connessione della viabilità interna, integrate al sistema del verde e dei parcheggi pubblici previsti dai relativi piani attuativi
-  Promozione di attività di programmazione intercomunale ai fini della realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale e di un suo corretto collegamento con le infrastrutture esistenti e del governo di uno sviluppo paesaggisticamente ed ambientalmente sostenibile delle aree limitrofe
-  Qualificare i nodi infrastrutturali attraverso la previsione di infopoint - "Ponti per", ovvero centri informativi e interpretativi del territorio preposte al marketing di area vasta - e di altri servizi riconducibili alla filiera t.a.c.
-  Ridefinizione e trasformazione dell'invaso per ricovero natanti, anche attraverso opere di ampliamento e mitigazione
-  Riqualificazione, riambientamento e mitigazione dei detrattori del paesaggio: a margine dei sistemi insediativi frazionali di pianura e collina e lungo il fascio infrastrutturale, anche mediante meccanismi premiali

### Azioni strategiche integrate

#### STRUTTURA URBANA MINIMA

-  Eliminazione di elementi di criticità puntuale nei tratti di percorsi con attraversamento degli insediamenti e messa in sicurezza delle fronti edificate
  -  Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Verifica delle possibilità di delocalizzazione e/o diversa distribuzione delle funzioni strategiche anche diminuendo i valori di esposizione e di vulnerabilità fisica negli ambiti valutati come critici (v. anche DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Promozione di interventi diffusi per il miglioramento sismico del patrimonio edilizio privato, promozione di interventi puntuali di adeguamento e miglioramento sismico delle emergenze storico-architettoniche (anche secondo le possibilità di cui alla LR 18/2002 e al DdI Regione Umbria sui Centri storici)
  -  Creazione di spazi aperti pubblici nell'area di Casina del Lago configurati per attività di Protezione Civile
  -  Localizzazione e attrezzamento delle aree per la Protezione Civile utilizzando prioritariamente spazi pubblici esistenti di facile accesso
-  - Ridefinizione e adeguamento dei nodi viari critici per adeguarne le caratteristiche tecniche e il disegno al ruolo strategico che ricoprono all'interno della Sum
  -  - Adeguamento ed eventuale ridisegno dei nodi viari critici, ove possibile con eliminazione di elementi di criticità (sovrappassi/sottopassi con forti pendenze e/o raggi di curvatura, manufatti a ridosso della sede stradale, etc.)
  -  - Messa in sicurezza degli attraversamenti critici della linea ferroviaria e della viabilità a scorrimento veloce, individuazione di eventuali alternative per il passaggio al fine di fornire elementi di ridondanza
  -  - Apertura strade a fondo cieco e completamento delle maglie stradali e delle connessioni mancanti o carenti tra parti dell'insediamento, ove possibile con semplificazione complessiva della viabilità
  -  Formazione di viabilità alternativa quale elemento di ridondanza per il tratto critico del percorso







#### 4. PRINCIPI GENERALI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La Valutazione Ambientale Strategica<sup>65</sup> rappresenta la valutazione degli effetti sull'ambiente naturale dei piani e dei programmi individuati nel presente percorso conoscitivo.

Tra i principi ispiratori determinanti possiamo evidenziare la costante "promozione di uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche e di pari passo un sempre maggiore livello di protezione dell'ambiente e conseguentemente il suo costante miglioramento. Risulta quindi determinante il valore primario proprio della tematica ambientale ed il suo carattere di assoluta trasversalità nei diversi settori di investimento oggetto dei piani e programmi individuati. Va comunque ricordato che Valutazione Ambientale Strategica si applica ai piani e ai programmi, ma 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 un profilo giuridico il principio guida della VAS è quello di "precauzione" (da non confondere con il principio guida della VIA ovvero di "prevenzione" del danno ambientale) e consiste nell'integrazione dell'interesse ambientale rispetto agli altri interessi (tipicamente socio-economici) che determinano i piani e le politiche; in altre parole la VAS è una procedura che agisce su piani del territorio, programmi e progetti di interesse comunale con la finalità di verificare la sostenibilità dei piani, valutandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente locale.

Da un punto di vista normativo, a livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 entrata in vigore il 31 luglio 2007, modificata e integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 entrato in vigore il 13/02/2008<sup>66</sup>; a livello regionale va segnalata la Del.G.R.383/08<sup>67</sup>.

La valutazione ambientale di piani e programmi che hanno o che possono avere impatti significativi sull'ambiente, secondo quanto stabilito nell'art. 4 del Decreto 4/08, "avrà 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". L'autorità comunale, contestualmente al processo di formazione del piano o programma, ha già avviato la valutazione ambientale strategica attraverso una serie di attività che dopo la verifica di assoggettabilità (in base a quanto stabilito dalla nuova normativa regionale di cui alla Del.G.R. 393/08) e l'elaborazione della prima stesura del rapporto ambientale, proseguirà con

---

<sup>65</sup> Concetto introdotto dalla Comunità Europea con la Direttiva 2001/42/CE entrata in vigore il 21 luglio 2001

<sup>66</sup> Il D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 24 in data 29 gennaio 2008

<sup>67</sup> Del.G.R. 383/08 Procedura 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 – BUR Nr.22 del 09 maggio 2008.

azioni di partecipazione, consultazione e valutazione, onde determinare una decisione che deve essere adeguatamente pubblicizzata a portatori di interesse e che si chiuderà con adeguate attività di monitoraggio.

#### ***4.1. Verifica di assoggettabilità***

Ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 nel caso di piani e programmi, il Comune dovrà provvedere a trasmettere all'autorità competente (Regione Umbria) un rapporto preliminare (descrizione del piano o programma, 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 D.Lgs. 152/06 e successivo D.Lgs. 04/08. A livello regionale, si fa riferimento al paragrafo 3.2 dell'allegato alla D.G.R. 383/2008. In tale quadro conoscitivo, poiché l'Amministrazione Comunale di Castiglione del Lago ha in corso l'elaborazione di una nuova pianificazione che interessa l'intero territorio comunale, l'intero processo è da sottoporre alla VAS, superando in automatico la verifica di assoggettabilità per gli ambiti specifici.

Successivamente sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale e che possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano previsto. Da una prima verifica, effettuata di concerto con gli Uffici della Regione Umbria<sup>68</sup>, i soggetti competenti, che saranno invitati nella successiva fase di consultazione, risultano essere i seguenti:

- Regione Umbria e Toscana
- Province di Perugia, Arezzo e Siena
- Comuni di Tuoro, Passignano, Magione, Panicale, Paciano, Città della Pieve, Chiusi, Montepulciano, Cortona
- ARPA Umbria
- ASL 2
- Comunità Montana – Associazione dei Comuni Trasimeno-Medio Tevere
- Ente Parco del Trasimeno
- Soprintendenze

Ai soggetti sopra elencati è previsto l'invio nei modi e tempi da stabilire, del rapporto ambientale definitivo e la sintesi non tecnica, allo scopo di acquisirne il parere.

---

<sup>68</sup> Regione Umbria, Servizio Regionale Rischio Idrogeologico, Cave e Valutazioni Ambientali

## **4.2. *Rapporto ambientale***

La relazione del Documento Programmatico costituisce ed include gran parte dei contenuti minimi del rapporto ambientale, così come richiesto dall'art. 13 del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, nonché previsto dall'allegato alla D.G.R. 383/2008; per la stesura in forma definitiva ed univoca del documento saranno previste successive elaborazioni ed integrazioni atte a completare il documento.

Per quanto a disposizione in questa fase, ovvero del "Documento programmatico", la gran parte delle competenze principali sono contenute nella parte iniziale Quadro conoscitivo del territorio:

- 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
- Le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo gli impatti significativi negativi sull'ambiente dall'attuazione del programma

Il documento, in base a quanto sopra determinato, verrà successivamente alla presente fase, riorganizzato in un documento redatto in forma definitiva ed univoca, denominato "Rapporto Ambientale" ove potranno essere previste successive elaborazioni ed integrazioni atte a completare il documento.

Verrà quindi presentato il "Rapporto Ambientale" con conferenza di servizi dedicata e saranno individuati, sulla base degli obiettivi posti dal nuovo piano, gli indicatori ambientali e le necessarie misure e piani di monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi, compresa la periodicità e la modalità di aggiornamento del Rapporto, allo scopo di illustrare e valutare impatti e misure correttive da adottare.

### **4.3. Sintesi non tecnica**

La redazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Castiglione del Lago, nelle intenzioni dell'Amministrazione Comunale, vuole inaugurare un percorso di gestione sostenibile del territorio, la cui azione è fortemente impegnata nella tutela e salvaguardia dell' "ambiente locale"; il tutto ben si inquadra nel quadro delle competenze sovraordinate di livello Regionale, in un momento in cui si è aperto il dibattito sulla ricollocazione strategica della nostra regione e sul ruolo che può giocare la realtà "Castiglione del Lago", posta in un ambito territoriale a forte valenza ambientale, economica e culturale per il futuro del Trasimeno e dell'Umbria. 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 Castiglionesa.

Il Documento Programmatico si pone scelte coraggiose, quali l'investimento sull'innovazione, per attingere a quell'ampio bagaglio culturale di cui la nostra regione dispone, nonché proporsi come laboratorio per la ricerca di un nuovo modello di sviluppo basato sulla qualità. Con il Documento Programmatico potranno essere evidenziate già in questa fase, molte delle opportunità individuate in termini di miglioramento degli standard qualitativi di vita e che si possono leggere attraverso le azioni strategiche previste sul territorio per i vari sistemi individuati sia in forma individuale che in forma integrata tra gli stessi.

L'obiettivo del lavoro di predisposizione del più importante atto di programmazione territoriale, è proprio quello di ripensare il ruolo di Castiglione del Lago, che parte dalla sua identità storica e culturale per proporsi come una città dell'Umbria, per essere un punto di riferimento del coerente modello di sviluppo sostenibile, per dare una precisa identità al "Sistema territoriale del lago Trasimeno" che si elegge a ricchezza della regione, al fine di trasformare la sua marginalità in ambito regionale, in una positiva opportunità di legame con la realtà toscana, sviluppando a pieno titolo la vocazione dell'Umbria ad essere la "cerniera" del centro Italia.

Nel Documento Programmatico sono state svolte analisi e verifiche sugli aspetti fondamentali dell'ambiente e del suo stato, esaltando le caratteristiche ambientali, culturali e di elevato valore paesaggistico delle aree interessate e contestualmente evidenziando le problematiche che in esso insistono proprio per la complessità territoriale, disegnando obiettivi che contribuiscano alla protezione dell'ambiente, non solo attraverso i classici percorsi di salvaguardia e conservazione, ma attraverso mirate azioni di valorizzazione e trasformazione, che 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 attuazione e 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 considererà a grandi linee e massima 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.