

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" DI FIUMICINO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PROGETTO DI COMPLETAMENTO DI FIUMICINO SUD



DIRETTORE INFRASTRUTTURE:

Giorgio Gregori

POST HOLDER PROGETTAZIONE:

Paolo Cambula

TEAM DI PIANIFICAZIONE ADR:

Lucio Addeo
Francesco Callea
Giuseppe De Luca
Andrea M. Giordano
Roberto Grassi
Marco Loddo
Cinzia Nucciarone
Francesco Piccirilli
Silvia Taurisano

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

V.D.P. S.r.l.

Quadro Introduttivo - I.R.I.D.E. S.r.l.

APPROVAZIONE ENAC:

APPROVAZIONE ENTI:

Quadro di Riferimento Programmatico

Relazione generale

GIUGNO 2011

Indice

1	PREMESSA	4
2	FINALITÀ E METODOLOGIA DI LAVORO	5
3	IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO	9
3.1	<i>Finalità e contenuti</i>	9
3.2	<i>Schedatura della pianificazione del settore trasporti.....</i>	10
3.2.1	<i>Pianificazione di livello nazionale.....</i>	10
3.2.2	<i>Pianificazione di livello regionale.....</i>	11
3.2.3	<i>Pianificazione di livello provinciale.....</i>	13
3.2.4	<i>Pianificazione negoziata</i>	13
3.2.5	<i>Pianificazione degli altri gestori delle reti di mobilità.....</i>	15
3.2.6	<i>Atti di programmazione connessi</i>	16
3.2.7	<i>Progettualità.....</i>	18
3.3	<i>Schedatura della pianificazione ordinaria.....</i>	19
3.3.1	<i>La legislazione urbanistica nella Regione Lazio.....</i>	19
3.3.2	<i>Pianificazione di livello regionale</i>	20
3.3.3	<i>Pianificazione di livello provinciale.....</i>	21
3.3.4	<i>Pianificazione di livello comunale</i>	21
3.4	<i>Schedatura della pianificazione settoriale a prevalente contenuto vincolistico.....</i>	23
3.4.1	<i>Aria.....</i>	23
3.4.2	<i>Acqua</i>	24
3.4.3	<i>Rumore.....</i>	29
3.4.4	<i>Paesaggio</i>	29
3.5	<i>Pianificazione nei settori dei rifiuti e dell'energia</i>	31
3.5.1	<i>Schedatura della pianificazione nel settore rifiuti.....</i>	31
3.5.2	<i>Schedatura della pianificazione nel settore energia</i>	32
3.6	<i>Il contesto pianificatorio assunto nello SIA.....</i>	34
4	LA PIANIFICAZIONE DEL SETTORE TRASPORTI	39
4.1	<i>Il livello nazionale</i>	39
4.1.1	<i>Il Piano Generale dei Trasporti (PGTL)</i>	39

4.1.2	<i>Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico e mobilità ...</i>	41
4.2	<i>Il livello regionale e provinciale.....</i>	42
4.2.1	<i>Linee Guida per il nuovo PRMTL della Regione Lazio</i>	42
4.2.2	<i>Il Piano di Bacino della Provincia di Roma.....</i>	44
4.3	<i>La pianificazione negoziata.....</i>	46
4.3.1	<i>Le infrastrutture prioritarie: dalla Legge Obiettivo all'8° Allegato Infrastrutture al Programma Infrastrutture Strategiche</i>	46
4.3.2	<i>Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio</i>	48
4.3.3	<i>Protocollo di Intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana.....</i>	50
4.3.4	<i>Gli Accordi Programma Quadro APQ 2 ed APQ 4</i>	51
4.3.5	<i>Programma Integrato di interventi per lo sviluppo del Litorale del Lazio</i>	55
4.4	<i>La programmazione degli altri gestori.....</i>	57
4.4.1	<i>ANAS: Piano decennale della viabilità 2003-2012</i>	57
4.4.2	<i>Autorità Portuale di Civitavecchia: Piano Regolatore Portuale 2004 del Porto Canale di Fiumicino.....</i>	57
4.5	<i>La progettualità.....</i>	60
4.5.1	<i>Il progetto di una nuova linea di trasporto pubblico su ferro tra il nodo di scambio di Acilia Madonnetta e l'Aeroporto Leonardo da Vinci</i>	60
4.5.2	<i>Il progetto del Sistema integrato di trasporto plurimodale per l'accesso all'Aeroporto Leonardo da Vinci</i>	64
4.6	<i>Scenario infrastrutturale programmatico</i>	66
5	<i>LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA.....</i>	72
5.1	<i>Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)</i>	72
5.2	<i>Il Piano Regolatore Generale di Fiumicino</i>	79
5.3	<i>Il Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma (NPRG)</i>	80
6	<i>LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE E LA DISCIPLINA DI TUTELA.....</i>	84
6.1	<i>La pianificazione ambientale</i>	84
6.1.1	<i>Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)</i>	84
6.2	<i>Le aree soggette a tutela ambientale</i>	87
6.2.1	<i>Parchi e riserve: la Riserva Naturale Statale del "Litorale romano"</i>	87
6.2.2	<i>Le aree della Rete Natura 2000</i>	90
6.3	<i>I vincoli.....</i>	91

6.3.1	<i>I beni paesaggistici</i>	91
6.3.2	<i>I beni culturali</i>	93
7	I RAPPORTI DI COERENZA OPERA - PIANIFICAZIONE.....	99
8	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ OPERA – PIANIFICAZIONE	103

Elenco elaborati grafici

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.01	Piano Territoriale Provinciale Generale: Disegno programmatico di struttura (TP2)	1:100.000
QPRM.02	Territoriale Provinciale Generale: Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario e del trasporto pubblico (TP2.2)	1:150.000
QPRM.03	Territoriale Provinciale Generale: Organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana (TP2.3)	1:150.000
QPRM.04	Pianificazione locale: PRG Comune di Fiumicino	1:25.000
QPRM.05	Pianificazione locale: PRG Comune di Roma	1:25.000
QPRM.06	Piano Territoriale Paesistico Regionale - Sistemi ed ambiti di paesaggio (tavola A)	1:25.000
QPRM.07	Piano Territoriale Paesistico Regionale: beni paesaggistici (tavola B)	1:25.000
QPRM.08	Carta dei siti Natura 2000 - Area vasta	1:40.000
QPRM.09	Carta delle aree soggette a disciplina di tutela	1:25.000
QPRM.10	Piano della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano: zonizzazione	1:25.000
QPRM.11	Carta dei vincoli	1:15.000
QPRM.12	Carta del sistema relazionale - Scenario programmatico consolidato	1:40.000

1 PREMESSA

Il presente Studio di Impatto Ambientale (di seguito SIA) ha per oggetto il Progetto di completamento di Fiumicino Sud nell'area definita nel Piano di Sviluppo approvato nel 1995.

Il presente Studio è stato redatto ai fini del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. La principale normativa di riferimento è costituita dal D.Lgs. 152/2006, "Testo Unico in materia di ambiente" Sezione II, parte seconda, così come modificato dal D.Lgs 4/2008 e dal D.Lgs. 128/2010.

Lo Studio di Impatto Ambientale, a livello di contenuti, è stato redatto sulla base di quanto indicato nel D.P.C.M. 27/12/1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377".

Lo Studio di Impatto Ambientale, contiene:

1. gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
2. la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso;
3. la descrizione del progetto, comprendente le caratteristiche fisiche di insieme dell'opera e delle esigenze di utilizzazione del territorio, tanto nel corso della costruzione quanto in fase di esercizio; l'indicazione della natura e delle quantità dei materiali impiegati; la valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni attese; la descrizione delle tecniche previste per impedire, per quanto possibile, le emissioni e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali;
4. la descrizione delle principali alternative prese in esame, con indicazione delle principali motivazioni delle scelte operate;
5. la descrizione dei probabili impatti rilevanti (diretti ed indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) dovuti: all'esecuzione di quanto previsto in progetto; all'utilizzazione delle risorse naturali; all'emissione di sostanze inquinanti (con descrizione da parte del proponente dell'opera dei metodi previsionali utilizzati);
6. una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti impatti negativi del progetto sull'ambiente.

Le risultanze dello Studio di Impatto Ambientale sono poi riassunte in una **Sintesi Non Tecnica** destinata alla pubblica consultazione.

2 FINALITÀ E METODOLOGIA DI LAVORO

Il quadro di riferimento programmatico, in ottemperanza alla normativa vigente, è stato strutturato per fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e di programmazione territoriale vigenti.

In particolare, il quadro di riferimento programmatico comprende:

- l'inquadramento del progetto nel contesto degli scenari di sviluppo territoriale, con riferimento alle linee di tendenza sia spontanee che programmate;
- l'analisi dei rapporti di coerenza tra il progetto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e, quindi, verifica della validità del programma realizzativo nei riguardi delle future linee di sviluppo;
- l'inquadramento del progetto nel contesto della pianificazione a scala locale, nonché la verifica delle esigenze indotte dalla sua realizzazione anche tenendo conto delle opere ad esso complementari.

Il Progetto di completamento di Fiumicino Sud è strettamente connesso al tema della movimentazione a terra dei volumi di traffico attratti/originati e all'accessibilità allo scalo aeroportuale.

Questi aspetti, che si riflettono sulle diverse tematiche affrontate nello SIA, e in particolare nello studio del traffico a terra e negli studi previsionali relativi agli inquinanti prodotti dal traffico veicolare di origine aeroportuale (componenti Atmosfera e Rumore), hanno delle implicazioni anche rispetto all'esame del quadro pianificatorio.

Tale specificità degli interventi in ambito aeroportuale prospetta il tema dei rapporti Opera-Piani sotto due distinti profili:

1. I rapporti con gli obiettivi perseguiti dai Piani;
2. I rapporti con gli scenari infrastrutturali programmatici, nei quali si collocherà l'infrastruttura aeroportuale prevista dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

Il primo profilo attiene alle tradizionali finalità sopra descritte cui è preposto il Quadro di Riferimento Programmatico.

Il secondo profilo riguarda un carattere di specificità del Quadro di Riferimento Programmatico relativo agli interventi aeroportuali.

Nello specifico, assunta la necessità di corredare lo Studio di Impatto Ambientale da uno Studio di traffico a sua volta finalizzato alla stima dei volumi di traffico generati

dalle previsioni assunte dal Progetto di completamento, il Quadro di Riferimento Programmatico si fa carico della ricostruzione dei dati attinenti lo scenario infrastrutturale programmatico necessari alle elaborazioni dello Studio di traffico.

A fronte di tali considerazioni, la metodologia di lavoro assunta nella redazione del presente quadro di riferimento si è articolata nelle seguenti fasi:

- 1) Conoscitiva: ricostruzione dello stato della pianificazione
- 2) Analitica: esame degli atti di pianificazione con riferimento ai due profili di lettura
- 3) Valutativa: individuazione ed illustrazione dei rapporti di coerenza e conformità tra l'opera e gli strumenti di pianificazione.

Quadro di riferimento programmatico

Parte prima *Fase conoscitiva*

3 IL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

3.1 Finalità e contenuti

Secondo l'impianto metodologico assunto, la prima fase di lavoro si sostanzia nella ricostruzione dello stato del contesto pianificatorio e programmatico all'interno del quale è inquadrabile il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, e nella conseguente selezione di quegli strumenti che, in ragione dei criteri più oltre evidenziati, andranno a conformare quel quadro assunto alla base dello SIA.

A tal fine, una volta definite le tipologie di pianificazione/programmazione all'interno delle quali è inquadrabile il Progetto di completamento, è stato ricostruito il quadro complessivo della strumentazione esistente attraverso la consultazione dei website istituzionali degli Enti o delle autorità cui è in capo la competenza della redazione di detti strumenti, o, qualora ciò non fosse stato ritenuto esaustivo, mediante il contatto diretto con i relativi uffici.

Facendo riferimento alla canonica articolazione delle tipologie di pianificazione/programmazione, quelle all'interno delle quali si ritiene sia inquadrabile il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, sono le seguenti:

- Pianificazione a contenuto operativo – Settore trasporti;
- Pianificazione ordinaria;
- Pianificazione a contenuto vincolistico;
- Pianificazione a contenuto operativo – Settore rifiuti.

Nell'individuazione della strumentazione afferente a dette tipologie di pianificazione/programmazione è stata considerata anche la cosiddetta "pianificazione negoziata", ossia quel tipo di pianificazione alla quale partecipano congiuntamente le Amministrazioni statali, regionali e locali, nonché i soggetti privati, e che si sostanzia in diverse forme di accordo quali le Intese istituzionali di programma, gli Accordi di programma quadro, i Patti territoriali ed i Contratti di programma.

Per ciascuna delle tipologie di pianificazione/programmazione prima definite e per i diversi livelli di competenza, sono stati presi in considerazione tutti i documenti esistenti, prescindendo dal loro livello di perfezionamento, e sono stati analizzati rispetto allo stato approvativo ed indicandone sinteticamente i principali contenuti. Le schede di cui ai paragrafi seguenti danno quindi conto del lavoro descritto.

3.2 Schedatura della pianificazione del settore trasporti

3.2.1 Pianificazione di livello nazionale

<i>Strumentazione</i>	• Piano Generale Trasporti e della Logistica (PGTL) • Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico e mobilità
-----------------------	---

<i>Strumento</i>	Piano Generale Trasporti e della Logistica (PGTL)
<i>Stato</i>	Approvazione con D.P.R. 14/03/2001 e pubblicato sulla G.U. n. 163 del 16/07/2001. Integrato con Delibera CIPE n. 44 del 22/03/2006
<i>Sintesi</i>	La logica del PGTL è quella di configurarsi come «momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia, che superi i limiti e le inefficienze di quello attuale; non è un documento conclusivo ma, piuttosto, un documento di indirizzo generale del settore che effettua alcune scelte, individua gli ulteriori approfondimenti necessari ed i metodi per le scelte successive»¹. In ragione di tale approccio, il Piano, definiti gli obiettivi da perseguire, individua una serie di indirizzi strategici che, per quanto concerne il sistema infrastrutturale, si concentrano sul Sistema Nazionale Integrato Trasporti (SNIT), inteso come «insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale, costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci». La logica che sostanzia l'assunzione dello SNIT come modello interpretativo dello stato attuale e di prefigurazione dell'assetto infrastrutturale futuro è, quindi, quella di sistema a rete interconnesso, ossia della complementarietà tra le diverse modalità. Sulla scorta di tale approccio, il Piano definisce lo SNIT attuale rispetto a ciascun sottosistema lineare (ferrovie e strade) e puntuale (porti, aeroporti e centri merci), individuandone le relative criticità, per poi passare allo SNIT futuro, inteso «sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese»². Al fine di arrivare ad una prima individuazione dello SNIT futuro il Piano opera in tal senso: • Relativamente ai sottosistemi ferroviario e stradale, analizza le opere di maggiore impegno economico e realizzativo, ed individua alcune priorità; • Relativamente ai sottosistemi delle infrastrutture puntuali,

¹ PGTL, Relazione Cap. 12

² PGTL, Relazione par. 7.2

indica le principali politiche da perseguire, le azioni per la riqualificazione ed il potenziamento dei settori ed i criteri per la definizione delle priorità di intervento, rimandandone la definizione completa alla fase di approfondimento.

Tabella 3-1 Scheda A1 - Piano Generale Trasporti e della Logistica

<i>Strumento</i>	<u>Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico e mobilità</u>
<i>Stato</i>	Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3543 del 26/09/2006, di nomina del Sindaco di Roma a Commissario Delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Capitale.
<i>Sintesi</i>	In applicazione di quanto disposto dall'art. 1 comma 3 dell'O.P.C.M. n. 3543/06 e dall'art. 2, comma 4, dell'O.P.C.M. n. 3564/07, l'approvazione da parte del Commissario delegato del progetto comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. Il programma si sostanzia in un elenco di interventi articolati per i seguenti ambiti: - rete viaria radiale e circolare della Capitale; - nodi di interscambio tra reti viarie e linee di trasporto pubblico; - trasporto pubblico locale

Tabella 3-2 Scheda A2 - Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico e mobilità

3.2.2 Pianificazione di livello regionale

<i>Strumentazione</i>	• Piano Regionale Trasporti (PRT) • Piano regionale delle Merci • Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica – Linee Guida (PRMTL)
-----------------------	--

<i>Strumento</i>	<u>Piano Regionale Trasporti (PRT)</u>
<i>Stato</i>	Il Piano, redatto nel 1992, non è mai stato approvato

Tabella 3-3 scheda A3 – Piano Regionale Trasporti

<i>Strumento</i>	<u>Piano regionale delle Merci</u>
<i>Stato</i>	Approvazione DCR n. 606 del 23 Dicembre 1999
<i>Sintesi</i>	Il tema della pianificazione del trasporto merci e della logistica è attualmente oggetto di una nuova fase pianificatoria, volta a sviluppare ed aggiornare il precedente Piano sulla base delle Linee Guida approvate dalla giunta Regionale nel Febbraio 2006. In questa ottica, la Regione Lazio ha dato incarico ad Aremol,

l'Agenzia Regionale per la Mobilità, di redigere il nuovo Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica.

Il programma di lavoro a tal fine predisposto si compone di cinque fasi, articolate in preliminare, conoscitiva, propositiva, di simulazione e valutazione, ed infine di definizione delle linee guida per l'attuazione ed il monitoraggio. Rispetto alle succitate fasi, lo stato di avanzamento nella redazione del nuovo Piano è giunto a quella propositiva, documentata nel "Rapporto finale" dell'ottobre 2009.

Tabella 3-4 Scheda A4 - Piano Regionale delle Merci

<i>Strumento</i>	<u>Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica – Linee Guida (PRMTL)</u>
<i>Stato</i>	Approvazione con DGR 23.02.2006
<i>Sintesi</i>	La Regione Lazio ha dato avvio ad una nuova fase di pianificazione che nelle intenzioni dovrà condurre al Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica, del quale le Linee Guida, oltre a rappresentare il primo esito concreto, ne costituiscono i contenuti fondativi. Esse, infatti, individuano in sintesi: • Gli obiettivi che il PRMTL dovrà perseguire; • Il quadro dei soggetti e dei relativi ruoli, nonché le azioni da porre in essere ai fini dello sviluppo del Piano; • Lo stato attuale e le criticità riscontrate per ciascuno dei modi e sistemi di trasporto; • Le priorità di intervento e/o le proposte di assetto di rete; • Il quadro delle risorse finanziarie.

Tabella 3-5 Scheda A5 – Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica – Linee Guida

3.2.3 Pianificazione di livello provinciale

<i>Strumento</i>	<u>Piano di Bacino della mobilità</u>
<i>Stato</i>	Approvazione DCP n. 215 del 15 Novembre 2007
<i>Sintesi</i>	Il Piano, previsto dalla L.R. 30/98 modificata dalla L.R. 16/2003, è lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica provinciale nel comparto dei trasporti teso a delineare: • L'assetto delle reti delle infrastrutture di trasporto di interesse provinciale, recependo le indicazioni e le previsioni della Regione Lazio; • L'assetto dei servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale in modo integrato con una struttura per bacini; • Il coordinamento delle diverse modalità di trasporto nel territorio Il processo di redazione a tal fine definito si è composto di tre fasi, identificate come "Quadro di riferimento", "Le analisi" e "Le proposte di Piano", rispettivamente dedicate alla ricostruzione del quadro delle previsioni degli strumenti urbanistici generali e settoriali, e dell'assetto demografico ed economico (la prima), all'individuazione della domanda ed offerta di trasporto (la seconda), ed infine alla definizione degli interventi (la terza).

Tabella 3-6 Scheda A6 – Piano di Bacino della mobilità

3.2.4 Pianificazione negoziata

<i>Strumentazione</i>	• Protocollo d'Intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015 • 8° Allegato Infrastrutture al Programma Infrastrutture Strategiche • Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Lazio
<i>Strumento</i>	<u>Protocollo d'Intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da realizzare entro il 2015</u>
<i>Stato</i>	Stipula tra Provincia di Roma, Regione Lazio, Comune di Roma e le altre province del Lazio con Gruppo FS S.p.A. e RFI, in data 14 Febbraio 2006
<i>Sintesi</i>	L'oggetto del protocollo è la «definizione degli obiettivi, delle strategie, degli interventi e degli impegni delle parti, finalizzati ad un Progetto unitario ed integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da completare entro il 2015, ma con orizzonti temporali intermedi al 2007 ed al 2010» ³ .

³ Protocollo, art. 2

In questa prospettiva il protocollo definisce gli obiettivi ed i principi di carattere generale ai quali devono rispondere gli interventi (art. 4), gli obiettivi di offerta dei servizi ferroviari (art. 5), nonché gli impegni delle parti contraenti l'accordo (art. 6).

Con riferimento a tale ultimo aspetto e segnatamente a quelli assunti da RFI, questa «si impegna a progettare, d'intesa con la Regione Lazio, e a realizzare gli interventi necessari al potenziamento della infrastruttura, in maniera da permettere il perseguimento degli obiettivi di servizio elencati nell'allegato 3 "Ipotesi di modello di capacità"»⁴. Detti impegni sono nello specifico distinti oltre che per i tre succitati "scenari di intervento", in base alle seguenti tipologie:

1. Infrastruttura ferroviaria: linee
2. Infrastruttura ferroviaria: nuove fermate;
3. Eliminazione dei passaggi a livello;
4. Intermodalità;
5. Interventi urbanistici grandi stazioni ed aree ferroviarie;
6. Interventi di recupero funzionale

Tabella 3-7 Scheda A7 - Protocollo d'Intesa

<i>Strumento</i>	<u>8° Allegato Infrastrutture al Programma Infrastrutture Strategiche</u>
<i>Stato</i>	Nel 2001 il CIPE ha approvato, con delibera n. 121 del 21 dicembre, il Programma Infrastrutture Strategiche. Il Programma è stato recentemente aggiornato ai sensi dell'articolo 1 della legge 443/2001 mediante inserimento nell'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011-2013 di nuove infrastrutture. Il CIPE ha formulato parere favorevole all'ampliamento del Programma con la delibera n. 81/2010.
<i>Sintesi</i>	

Tabella 3-8 Scheda A8 – Infrastrutture prioritarie

<i>Strumento</i>	<u>Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio</u>
<i>Stato</i>	Siglata il 16 giugno 2011
<i>Sintesi</i>	La nuova Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio è un accordo che punta a definire le priorità infrastrutturali di rilevanza regionale connesse con quelle nazionali. Con questo accordo, oltre ad essere confermati gli interventi pianificati in passato e già avviati o cantierabili, sono state qualificate ulteriormente le linee guida strategiche della Regione con nuovi progetti, ideati e proposti dalla Giunta Regionale.

Tabella 3-9 Schedatura A9 - Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio

⁴ Protocollo, art. 9

3.2.5 Pianificazione degli altri gestori delle reti di mobilità

ANAS	<u>Piano decennale della viabilità 2003 -2012</u> I contenuti, gli obiettivi e le priorità del nuovo Piano Decennale della Viabilità 2003–2012 dell’Anas sono stati definiti nella Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1 Agosto 2003, emessa ai sensi dell’art. 4 della Convenzione di Concessione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Anas. Il quadro di riferimento per la definizione del Piano è costituito da: • Precedente programmazione ANAS, limitatamente alle sole opere non ancora avviate; • Programmazione delle opere strategiche definite dalla Delibera CIPE n.121 del 21/12/2001 (Legge obiettivo); • Accordi di programma ed intese istituzionali con le Regioni, le quali hanno preso in gestione alcune reti dall’ANAS; • Assi prioritari di intervento del Quadro Comunitario di Sostegno dell’Unione Europea (aree obiettivo 1); • Interventi autostradali previsti nei Piani Finanziari stipulati con alcune società concessionarie. Partendo da tale riferimento, il Piano ha identificato le necessità di intervento, articolandole nelle seguenti quattro macrocategorie: A. Interventi di interesse nazionale o interregionale; B. Interventi di ambito regionale; C. Interventi sulla rete autostradale in concessione e sulla rete autostradale in gestione diretta; D. Interventi per la sicurezza e la manutenzione straordinaria della rete.
-------------	--

Tabella 3-10 Scheda A10 – ANAS: Piano decennale della viabilità 2003 -2012

Autorità Portuale di Civitavecchia	<u>Piano Regolatore Portuale 2004 del Porto Canale di Fiumicino (PRP)</u> A seguito del suo ampliamento il Porto Canale di Fiumicino rientra all’interno della circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale di Civitavecchia. In questo ambito l’Autorità portuale ha redatto il PRP 2004 che ha ricevuto parere positivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta del 12 Marzo 2004 con voto n. 210 e parere di compatibilità ambientale con Decreto Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 187 del 13/02/2010.
---	--

Tabella 3-11 Scheda A11 - Autorità portuale: PRP Porto Canale di Fiumicino

3.2.6 Atti di programmazione connessi

Le schede seguenti sono riferite ad atti che, oltre ad essere tra loro eterogenei per natura e finalità, non appartengono al settore dei trasporti e che, come tali, avrebbero dovuto trovare altra collocazione all'interno della schedatura sviluppata nel presente capitolo. Ciononostante, in ragione della rilevanza che i loro contenuti rivestono nel configurare le scelte di assetto della rete programmatica di mobilità, si è scelto di affrontarne in questa sede la descrizione.

<i>Strumento</i>	<u>Intesa Istituzionale di Programma ed Accordi di Programma Quadro (APQ)</u>
<i>Stato</i>	Stipula Intesa Istituzionale di Programma tra Governo e Giunta Regionale del Lazio in data 22 Marzo 2000
<i>Sintesi</i>	L'Intesa Istituzionale di Programma «costituisce il quadro di riferimento degli atti di programmazione negoziata che hanno luogo nella Regione Lazio [e] lo strumento con il quale sono stabiliti congiuntamente tra il Governo e la Giunta della Regione Lazio gli obiettivi da conseguire nei quali è indispensabile l'azione congiunta degli organismi predetti». La finalità di carattere generale che soggiace all'intesa risiede nella «attuazione di una strategia finalizzata ad accrescere la competitività del sistema regionale ampliando ed articolando lo sviluppo attraverso la valorizzazione delle opportunità offerte dai segmenti più innovativi della struttura produttiva, dalla qualificazione delle risorse umane, dal potenziamento della dotazione infrastrutturale e dalla ricchezza dei beni (archeologici, culturali e ambientali) diffusi nel territorio regionale»⁵. In questa ottica, l'Intesa individua un quadro di settori di interesse comuni e specifica i relativi obiettivi specifici. Lo strumento attraverso il quale perseguire gli obiettivi suddetti ed attuare i relativi piani di intervento, è identificato dall'Intesa nella stipula dei seguenti Accordi di Programma Quadro: • APQ1 Interventi di restauro di beni culturali e valorizzazione di aree archeologiche – Itinerari turistico culturali integrati - Valorizzazione risorsa mare; • APQ2 Trasporti e Centri intermodali; • APQ3: Sistema Aeroportuale e Agenzia di navigazione Satellitare • APQ4: Reti di viabilità; • APQ5: Difesa del suolo e risorse idriche: Difesa Idraulica di Roma e della zona di Sora - Liri Garigliano – Tutela della costa - Servizi e Reti idriche; • APQ6: Ricerca, innovazione tecnologica, reti telematiche – Sistema Universitario regionale ed alta formazione.

⁵ Intesa Istituzionale di Programma, art. 4

Tra gli Accordi di Programma Quadro che rivestono una particolare rilevanza nell'economia della presente trattazione, quelli stipulati a seguito dell'Intesa Istituzionale di Programma stipulata tra il Governo e la Regione Lazio sono:

- APQ2 Trasporti e Centri intermodali, avente ad oggetto la rete delle Ferrovie dello Stato, gli interporti ed i porti (30 Dicembre 2003);
- APQ2 I Accordo integrativo (30 Novembre 2005);
- APQ2 II Accordo integrativo (31 Ottobre 2006);
- APQ2 III Accordo integrativo (19 Giugno 2008).
- APQ4 Reti di viabilità, concernente la realizzazione e/o l'adeguamento delle principali strutture viarie che consentono la messa in rete dell'intero sistema viario regionale (30 Dicembre 2002)
- APQ4 I Accordo integrativo (30 Novembre 2004);
- APQ4 II Accordo integrativo (11 Marzo 2005);
- APQ4 III Accordo integrativo (31 Ottobre 2006);
- APQ4 IV Accordo integrativo (Novembre 2007).

Tabella 3-12 Scheda A12 – Intesa Istituzionale di Programma ed APQ

Strumento	<u>Programma integrato di interventi per lo sviluppo del Litorale del Lazio</u>
Stato	Approvazione DCR n. 143 del 31 Luglio 2003
	Il "Programma integrato di interventi per lo sviluppo del Litorale del Lazio", approvato in attuazione alla Legge Regionale 1/2001 recante le "Norme per la valorizzazione e lo sviluppo del litorale del Lazio", è lo strumento finalizzato a promuovere lo sviluppo economico e sociale del litorale laziale. Il Programma si sviluppa attraverso tre Obiettivi Generali che corrispondono ai seguenti Assi di Intervento: I. Assicurare migliori condizioni di qualità ambientale e di assetto territoriale; II. Assicurare migliori condizioni di accessibilità e fruizione del territorio; III. Sviluppare "l'economia del litorale" connessa alle attività turistiche, alle attività produttive marittime e alle produzioni tipiche; IV. Assistenza Tecnica e costituzione dell'Osservatorio dello sviluppo del litorale del Lazio. Ciascun Obiettivo Generale o Asse del Programma si articola in una serie di Obiettivi Specifici che, evidenziando le caratterizzazioni, criticità e i fabbisogni del territorio costiero, danno origine alle seguenti Misure di Intervento: - I.1. Difesa del litorale, salvaguardia degli ecosistemi naturali,

-
- riduzione e controllo degli impatti delle attività antropiche;
- I.2. Recupero e riqualificazione del territorio e del paesaggio costiero;
- I.3. Valorizzazione delle risorse ambientali, storiche e culturali;
- II.1. Adeguamento delle infrastrutture, delle attrezzature e dei servizi;
- II.2. Adeguamento di reti e servizi telematici;
- III.1. Riqualificazione e sviluppo dell'offerta turistica;
- III.2. Sviluppo del marketing turistico (promozione, diversificazione e specializzazione dell'offerta turistica);
- III.3. Sviluppo delle attività produttive marittime e artigianali.
- IV.1. Assistenza Tecnica e costituzione dell'Osservatorio dello sviluppo del litorale del Lazio.
- Ciascun Obiettivo Specifico o Misura di intervento si realizza tramite puntuali azioni.
-

Tabella 3-13 Scheda A13 - Programma integrato di interventi per lo sviluppo del Litorale del Lazio

3.2.7 Progettualità

<i>Proponente</i>	ATAC
<i>Progetto</i>	<u>"Studio di fattibilità delle reti infrastrutturali di trasporto"</u>
<i>Sintesi</i>	Lo studio, redatto da ATAC SpA nel gennaio 2006 nell'ambito delle attività per la definizione dello Schema di Assetto Preliminare della nuova centralità di Acilia Madonnetta, è finalizzato a selezionare quelle soluzioni infrastrutturali atte ad organizzare al meglio il sistema di trasporto pubblico di superficie

Tabella 3-14 Scheda A14 – ATAC: Studio di fattibilità delle reti infrastrutturali di trasporto

<i>Proponente</i>	Aeroporti di Roma, ANAS, ATAC, RFI
<i>Progetto</i>	<u>Progetto del Sistema integrato di trasporto plurimodale per l'accesso all'Aeroporto Leonardo da Vinci</u>
<i>Sintesi</i>	Il progetto, promosso da ADR ed al quale partecipano pressoché tutti i soggetti che all'interno del quadrante Sud-orientale dell'area romana sono istituzionalmente preposti alla programmazione e gestione delle reti di mobilità, è finalizzato a migliorare le condizioni di accessibilità all'aeroporto di Fiumicino. In quest'ottica il progetto, prevede un quadro organico di interventi sui sistemi viario, ferroviario, del trasporto pubblico e dei nodi di scambio intermodali. La rilevanza di tale iniziativa progettuale è stata riconosciuta, sia a livello nazionale (Ministero Infrastrutture; Regione Lazio; Provincia di Roma; ENAC), sia a quello internazionale attraverso l'erogazione di un cofinanziamento europeo assegnato nell'ambito del programma 2007-2013 del Trans-European Transport Network.

Tabella 3-15 Scheda A15 – ADR, ANAS, ATAC, RFI: Progetto del Sistema integrato di trasporto plurimodale per l'accesso all'Aeroporto Leonardo Da Vinci

3.3 Schedatura della pianificazione ordinaria

3.3.1 La legislazione urbanistica nella Regione Lazio

Preliminarmente alla descrizione dello stato della pianificazione ordinaria è sembrato opportuno accennare ai termini in cui questa sia regolamentata dalla Legge urbanistica regionale, la L.R. 38/99 recante "*Norme sul governo del territorio*".

Come indicato all'articolo 1, comma 2, tale legge effettua:

- la riorganizzazione della disciplina della pianificazione territoriale ed urbanistica;
- indica gli obiettivi delle attività di governo del territorio regionale;
- individua i soggetti della pianificazione e le relative competenze;
- la definizione degli strumenti della pianificazione e delle loro relazioni;
- stabilisce le modalità di raccordo tra gli strumenti della pianificazione locale e la pianificazione regionale e tra gli strumenti di settore e quelli della pianificazione generale.

Per quanto attiene il primo punto, la legge urbanistica prevede la articolazione del sistema di pianificazione secondo i seguenti livelli:

Livelli	Strumenti
Regionale	Piano Territoriale Regionale Generale – P.T.R.G.
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale Generale – P.T.P.G.
Comunale	Piano Urbanistico Comunale Generale – P.U.C.G. Piano Urbanistico Operativo Comunale – P.U.O.C.

La L.R. 38/99 prevede che venga realizzato, prima dell'elaborazione dei singoli piani, un documento preliminare, il quale diviene oggetto poi di conferenze di consultazione.

Nello specifico, relativamente alla procedura di formazione del Piano Territoriale Regionale Generale (P.T.R.G.), la legge prevede la preliminare elaborazione delle Linee Guida. A seguito di una conferenza con le amministrazioni interessate, lo Schema di P.T.R.G. viene adottato e pubblicato. Successivamente ad una seconda conferenza con gli enti interessati, istituzionali e non, vengono presentate delle osservazioni e solo a questo punto la Giunta Regionale adotta la proposta di P.T.R.G. che viene pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

Sempre al Titolo II, ma al Capo II, viene definita la pianificazione territoriale provinciale. La Provincia adotta in via preliminare un Documento Preliminare di Indirizzo del Piano Territoriale Provinciale Generale (P.T.P.G.) e convoca una conferenza di pianificazione con la Regione. Successivamente, la Provincia adotta lo Schema di P.T.P.G. ed indice una conferenza con gli enti interessati, istituzionali e non. Considerate le osservazioni emerse, la Provincia trasmette lo Schema di P.T.P.G. alla Regione ed in seguito indice una conferenza di copianificazione per la verifica della compatibilità, e, elaborato uno schema di accordo, il Consiglio Provinciale approva il P.T.P.G..

Il Titolo III della L.R. 38/99 è interamente dedicato alla pianificazione di livello Comunale.

In via preliminare, come per i livelli superiori, anche a livello Comunale c'è l'adozione di un Documento Preliminare di Indirizzo del Piano Urbanistico Comunale Generale (P.U.C.G.) e, anche in questo caso, vi è la convocazione di una conferenza di pianificazione per acquisire i pareri della Regione e della Provincia sulla compatibilità con la pianificazione sovraordinata. Il Comune adotta quindi il P.U.C.G. dopo aver effettuato le consultazioni con gli enti interessati, istituzionali e non, e lo invia alla Provincia. Il Sindaco convoca quindi una conferenza di copianificazione al fine di verificarne la compatibilità con le previsioni con gli altri piani territoriali o di settore sovraordinati. Viene elaborato uno schema di accordo, a seguito del quale il Consiglio Comunale approva il P.U.C.G.

A livello comunale è presente il Piano Urbanistico Operativo Comunale (P.U.O.C.) che viene redatto solo per «*specifici e circoscritti ambiti territoriali*» a cura del Comune o a cura e spese del proprietario o delle società di trasformazione urbana.

Il Comune adotta lo Schema di P.U.O.C. e lo trasmette alla Provincia per la verifica della compatibilità. A seguito di ciò il Comune adotta il P.U.O.C..

3.3.2 Pianificazione di livello regionale

<i>Strumento</i>	Schema di Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG)
<i>Stato</i>	Adozione con DGR n.2581 del 2000
<i>Sintesi</i>	Lo Schema è di fatto costituito dal Quadro di Riferimento Territoriale (QRT), che ai sensi dell'art. 62 della L.R. 38/99, ne assume l'efficacia. Lo schema di QRT è stato adottato con DGR n. 2437 del 12/06/1998 ed è stato successivamente aggiornato nel 2000. Lo Schema di Piano definisce gli obiettivi generali e specifici per ciascuno dei tre sistemi (Sistema Ambientale, Sistema Insediativo e Sistema Relazionale), nei quali si è soliti articolare il territorio,

nonché relativamente al Quadro Economico ed a quello Amministrativo e Normativo.

Tabella 3-16 Scheda C1 - Schema di Piano Territoriale Regionale Generale

3.3.3 Pianificazione di livello provinciale

<i>Strumento</i>	<u>Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)</u>
<i>Stato</i>	Approvato con D.C.P. di Roma n. 1 del 18 gennaio 2010
<i>Sintesi</i>	I contenuti del PTPG sono espressi attraverso disposizioni strutturali e disposizioni programmatiche. Le disposizioni strutturali stabiliscono in particolare: - il quadro delle azioni strategiche che costituiscono il riferimento programmatico per la pianificazione urbanistica; - i dimensionamenti per gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica subprovinciale, nel rispetto dei criteri ed indirizzi regionali; - le prescrizioni di ordine urbanistico territoriale necessarie per l'esercizio delle competenze della provincia. Le disposizioni programmatiche del PTPG stabiliscono le modalità ed i tempi di attuazione delle disposizioni strutturali specificando in particolare: - gli interventi relativi ad infrastrutture e servizi da realizzare prioritariamente; - le stime delle risorse pubbliche da prevedere per l'attuazione degli interventi previsti; - i termini per l'adeguamento e l'adozione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica subprovinciali. Il PTPG si compone dei seguenti documenti: - Relazione di piano - Norme di Attuazione - Elaborati grafici di piano

Tabella 3-17 Scheda C2 – Schema di Piano Territoriale Provinciale Generale

3.3.4 Pianificazione di livello comunale

<i>Strumento</i>	<u>Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino</u>
<i>Stato</i>	Approvato con D.G.R. n. 162 del 30 Marzo 2006
<i>Sintesi</i>	Tale nuovo piano, come indicato all'art. 1, al capo I, ha per oggetto "le trasformazioni fisiche e funzionali di rilevanza urbanistica, ambientale, paesistica dell'intero territorio comunale". In sintesi, la struttura del Piano è articolata secondo i seguenti cinque sistemi: 1. Sistema storico-ambientale

2. Sistema produttivo
3. Sistema della mobilità
4. Sistema dei servizi pubblici
5. Sistema della residenza

Per ognuno di tali sistemi, il Piano indica gli obiettivi e le scelte strategiche, nonché le azioni conseguenti.

Tabella 3-18 Scheda C3 – Comune di Fiumicino PRG

<i>Strumento</i>	<u>Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma (NPRG)</u>
<i>Stato</i>	Approvazione con DCC n. 18 del 12/2/08, e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio il 14 marzo 2008.
<i>Sintesi</i>	Il Nuovo PRG di Roma è un piano di tipo strutturale, che stabilisce le grandi invarianti organizzative della città, alle quali, poi, fare riferimento per la riqualificazione cittadina e che fungano da guida per i municipi, che dovranno eseguire quanto stabilito dal piano. Il Nuovo Piano promuove due principi fondamentali: 1. la sostenibilità, intesa come "definizione delle condizioni ambientali e funzionali entro cui possono svilupparsi i progetti per lo sviluppo e la competitività della città" 2. la sussidiarietà, intesa come "definizione della massima efficienza operativa per raggiungere gli obiettivi del miglioramento della vita quotidiana dei cittadini mettendo le istituzioni più vicine ai nuovi municipi, nelle condizioni di stimolare, promuovere e gestire tutti i programmi di riqualificazione diffusa e lasciando al governo generale della città la realizzazione degli elementi strutturanti".

La logica secondo la quale il NPRG pianifica lo sviluppo della città si fonda sul riconoscimento di due distinti piani di intervento: uno, a grande scala, riguardante i sistemi funzionali della mobilità, dei servizi e delle nuove centralità urbane; l'altro riguardante la ricomposizione del tessuto cittadino.

L'articolazione del Nuovo Piano ricalca la struttura del PRG adottato con D.C.C. n. 33 del marzo 2003 e controdedotto con DCC n. 64 del 21-22.03.2006 che si articola nei seguenti elaborati:

- Relazione;
- Norme Tecniche;
- Elaborati prescrittivi;
- Elaborati gestionali;
- Elaborati descrittivi;
- Elaborati indicativi;
- Elaborati cartografici
- Guide agli interventi

L'insieme delle modifiche e integrazioni al Piano adottato, sono state

sintetizzate nel Nuovo PRG in una relazione generale ed una serie di elaborati scritti e grafici, come di seguito descritto:

- gli Elaborati di Sintesi, per i tre sistemi che costituiscono la struttura di riferimento del NPRG, il Sistema insediativo, il Sistema delle infrastrutture per la mobilità, il Sistema ambientale
- gli Elaborati Prescrittivi, riferiti alle 4 serie di elaborati: le Norme tecniche di attuazione, le serie Sistemi e Regole 1:5.000, 1:10.000, la serie Rete ecologica 1:10.000
- gli Elaborati Gestionali, che interessano due delle serie di elaborati: G1 Carta per la Qualità e G8 Standard urbanistici 1:10.000

Tabella 3-19 Scheda C4 – Comune di Roma: Nuovo PRG

3.4 Schedatura della pianificazione settoriale a prevalente contenuto vincolistico

3.4.1 Aria

<i>Livello</i>	Regionale
<i>Strumento</i>	<u>Schema di Piano di Risanamento della qualità dell'aria</u>
<i>Stato</i>	Adozione DGR n. 448 del 23 giugno 2008
<i>Sintesi</i>	La Regione, in adempimento a quanto previsto nel D.Lgs. n. 351/1999, ha effettuato la classificazione preliminare della qualità dell'aria del territorio laziale, approvata con D.G.R. n. 767 del 2003. Con Deliberazione di Giunta Regionale 23.06.2008, n. 448, la Regione Lazio ha adottato lo schema di Piano per il risanamento della qualità dell'aria, in attuazione del D.Lgs. 351/99, pubblicato sul S.O. n. 97 al BURL n. 30 del 14.08.2008. In accordo con quanto prescritto dalla normativa, il Piano di risanamento della qualità dell'aria persegue due obiettivi generali: • il risanamento della qualità dell'aria nelle zone dove si sono superati i limiti previsti dalla normativa o vi è un forte rischio di superamento, • il mantenimento della qualità dell'aria nel restante territorio. Il piano è costituito dai seguenti documenti: • Relazione di Piano • Norme di attuazione • VAS – Rapporto ambientale Il Piano di risanamento della qualità dell'aria stabilisce «norme tese ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, determinati dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera» (Norme, art. 1 "Finalità"). Nel Piano, successivamente ad una descrizione del territorio

regionale ed al quadro normativo di riferimento, vengono definite le strategie di piano ed effettuata una ricostruzione del totale delle emissioni presenti nell'area valutando, conseguentemente, la qualità dell'aria che ne deriva per individuare le zone con le maggiori criticità, per le quali devono essere messe a punto le azioni migliorative.

In tal senso, il territorio regionale è stato suddiviso nelle seguenti tre zone, riconducibili alla classificazione di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 767 del 1° agosto 2003:

- Zona A: che rappresenta l'area maggiormente critica e, coerentemente con la classificazione preesistente, comprende i due agglomerati di Roma e Frosinone;
- Zona B: corrispondente alla classe 2 (integrata dal comune di Civita Castellana), che comprende i comuni dove è accertato l'effettivo superamento o l'elevato rischio di superamento del limite da parte di almeno un inquinante.
- Zona C: comprende il restante territorio della Regione nel quale ricadono i comuni a basso rischio di superamento dei limiti di legge ed equivale alla unione delle classi 3 e 4.

L'ambito di studio ricade nella zona B che comprende il territorio del Comune di Fiumicino.

Le misure che il Piano indica come perseguibili ai fini del miglioramento della qualità dell'aria sono tutte relative al contenimento ed alla riduzione delle emissioni provenienti dal traffico veicolare, quelle di tipo industriale e diffuse.

Tabella 3-20 Scheda D1 - Pianificazione Aria

3.4.2 Acqua

<i>Livello</i>	Sovraregionale – Autorità di bacino Fiume Tevere
<i>Strumento</i>	<u>Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI)</u>
<i>Stato</i>	Approvazione D.P.C.M. del 10 Novembre 2006
<i>Sintesi</i>	Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) è lo strumento mediante il quale l'Autorità del Bacino individua, nell'ambito del proprio territorio, le aree da sottoporre a tutela per la prevenzione e la rimozione delle situazioni di inondazione e di frana. Il PAI opera essenzialmente nel campo della "difesa del suolo" con particolare riferimento alla difesa delle popolazioni e degli insediamenti umani a rischio. Il PAI prevede la ricognizione e classificazione di dissesti gravitativi ed idraulici, la loro rappresentazione cartografica a scala adeguata, l'individuazione delle aree a rischio ricadenti in fasce a pericolosità differenziata, la conseguente normativa di attuazione nonché l'individuazione degli interventi necessari per l'eliminazione e/o mitigazione del rischio idrogeologico.

L'Autorità di Bacino che interessa il territorio in esame è quella del Fiume Tevere (AdB Tevere).

Il Piano riporta le aree interessate da pericolo di frana e di inondazione e, sulla base delle caratteristiche di intensità dei fenomeni rilevati e delle classi di pericolosità, il Piano disciplina l'uso del territorio.

All'art. 6 delle Norme di attuazione del PAI viene disciplinato l'uso del territorio nelle aree in frana in relazione a tre classi di pericolo:

- Classe A: aree di pericolo di frana molto elevato, porzioni di territorio che risultano interessate da frane caratterizzate da elevati volumi e/o movimento da estremamente rapido a rapido.
- Classe B: aree di pericolo di frana elevato, porzioni di territorio interessate da scarpate o in cui sono presenti frane caratterizzate da volumi modesti e movimento da rapido a lento;
- Classe C: aree di pericolo di frana lieve, porzioni di territorio interessate da scivolamenti lenti delle coltri superficiali e/o da frane caratterizzate da piccoli volumi e movimento lento

All'art. 7 delle Norme di attuazione del PAI vengono definite le tre classi di pericolosità:

- Fasce di pericolosità A: aree ad elevata probabilità di inondazione, ovvero che possono inondare con frequenza media non superiore alla trentennale;
- Fasce di pericolosità B: aree a moderata probabilità di inondazione, ovvero che possono essere inondate con frequenza media compresa tra la trentennale e la duecentennale.
- Fasce a pericolosità C: aree a bassa probabilità di inondazione, ovvero che possono essere inondate con frequenza media compresa tra la duecentennale e la cinquecentennale.

Ai fini della programmazione degli interventi, il Piano raggruppa le situazioni di rischio in due categorie: rischio di frana e rischio inondazione. Per ciascuna categoria vengono definiti tre livelli di rischio:

- Rischio molto elevato (R4): quando esistono condizioni che determinano la possibilità di perdita di vite umane o lesioni gravi alle persone; danni gravi e collassi di edificio infrastrutture; danni gravi ad attività socio-economiche;
- Rischio elevato (R3): quando esistono condizioni che determinano la possibilità di danni a persone o beni; danni funzionali ad edifici ed infrastrutture che ne comportino l'inagibilità; interruzione di attività socio economiche;

- Rischio lieve (R2): quando esistono condizioni che determinano la possibilità di danni agli edifici e alle infrastrutture senza pregiudizio diretto per l'incolumità delle persone e senza comprometterne l'agibilità.

<i>Livello</i>	Sovraregionale – Autorità di bacino Fiume Tevere
<i>Strumento</i>	<u>Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce</u>
<i>Stato</i>	Approvazione DPCM 27 Febbraio 2009
<i>Sintesi</i>	Il Piano Ps5 – Piano stralcio dell'area metropolitana romana, è redatto ai sensi della L. 183/89 "Legge sulla Difesa del Suolo" e successive modificazioni ed integrazioni al fine di perseguire i seguenti obiettivi: 1. La salvaguardia idraulica della città di Roma attraverso l'identificazione e la gestione delle fasce fluviali e delle zone di rischio per esondazione; 2. La corretta gestione delle zone golenali e della superficie liquida nel tratto dal Castel Giubileo alla foce in modo da ripristinare il rapporto tra il Tevere e Roma e limitare tutti i possibili elementi di rischio idraulico per la città; 3. La salvaguardia di un particolare reticolo idrografico costituito da alcuni fossi minori (Corridoi Ambientali) che alimentando costantemente il Tevere e l'Aniene determinano uno scheletro portante di natura ecologica; 4. La salvaguardia delle acque sotterranee che sono l'alimentazione principale del reticolo idrografico dei fossi minori; 5. Il recupero di tutti quei caratteri ambientali che possano ricostituire un ambito ecologico fluviale continuo ed accessibile; 6. L'individuazione delle pertinenze fluviali dei corridoi fluviali del Tevere e dell'Aniene in modo da definire i lineamenti dei possibili parchi fluviali del Tevere e dell'Aniene. Tali obiettivi sono raggiunti attraverso un complesso di azioni sia a carattere strutturale (interventi) sia, soprattutto, a carattere normativo (Norme e Regolamenti). Le azioni strutturali si identificano principalmente in una serie di opere: - Idrauliche: potenziamenti arginali sul Tevere e sull'Aniene, nuove arginature su reticolo secondario, manutenzioni straordinarie, ecc. - Ambientali: interventi di ripristino di funzionalità naturali del fiume, sistemi di monitoraggio della qualità delle acque, interventi di collettamento e depurazione identificati come più incidenti per la qualità delle acque fluviali. Il Piano si articola in: - Relazione introduttiva - Relazione generale - Norme tecniche di attuazione e Allegati delle norme

- Tavole

Nello specifico gli elaborati grafici sono costituiti da due serie di tavole, di analisi e di progetto, ciascuna delle quali riferita a due specifici ambiti tematici

- i Bacini idrografici
- i Corridoi Fluviali

L'ambito dell'intero bacino idrografico è suddiviso in 57 sottobacini; gli ambiti territoriali, cartografati a diversa scala di approfondimento nelle Tavole allegate al Piano, delimitano le specifiche azioni di tutela e salvaguardia della risorsa idrica, la sua utilizzazione, le azioni e gli interventi di ripristino e di ricostituzione degli ecosistemi naturali e fluviali, e di sicurezza idraulica.

I Corridoi fluviali costituiscono l'ambito territoriale delle aree comunque connesse con l'ecosistema fluviale, nel quale sono individuate le seguenti fasce e zone:

- fascia "AA"
- fascia "A"
- zone di rischio R3 o R4

Nella Tav. P1 Bi di progetto è possibile individuare la delimitazione del bacino idrogeologico n. 5 Cesano-Fiumicino, in cui ricade l'area di studio.

I corridoi ambientali, individuati nella Tav. P2 Bi, costituiscono la struttura idrogeologico-ambientale di connessione del bacino idrografico del PS.5 con gli acquiferi e rappresentano la principale riserva di naturalità.

L'ambito di studio rientra nel bacino idrogeologico di Cesano-Fiumicino e non presenta aree critiche per concentrazioni di prelievi (cfr. tav.P1-Bi 1/2).

<i>Livello</i>	Regionale
<i>Strumento</i>	<u>Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR)</u>
<i>Stato</i>	Approvazione con DCR n. 42 del 27 Settembre 2007
<i>Sintesi</i>	Con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 42 del 27 settembre 2007, la Regione Lazio ha approvato, ai sensi del D.Lgs. 152/99 e s.m.i. ed in conformità con il D.Lgs. 152 del 03.04.2006, il PTAR ⁶ . Il Piano di tutela delle acque è normato dalla Parte III, Sezione II (Tutela delle acque dall'inquinamento) del D.Lgs 152/99. La finalità del Piano (Norme, art. 1) consiste nel perseguire il mantenimento dell'integrità della risorsa idrica compatibilmente con gli usi della risorsa stessa ai fini della qualità della vita e del mantenimento delle attività socio economiche delle popolazioni del Lazio.

⁶ BUR Lazio n. 34 del 10 Dicembre 2007.

Ai sensi dell'articolo 76 (Disposizioni generali), comma 4, D.Lgs. 152/2006 e ss.mm., il Piano di tutela delle acque di cui all'articolo 121 dello stesso D.Lgs., deve adottare misure atte a conseguire gli obiettivi seguenti entro il 22 dicembre 2015:

- a) sia mantenuto o raggiunto per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei l'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono";
- b) sia mantenuto, ove già esistente, lo stato di qualità ambientale "elevato" come definito nell'allegato 1 alla parte terza del presente decreto;
- c) siano mantenuti o raggiunti altresì per i corpi idrici a specifica destinazione di cui all'articolo 79 gli obiettivi di qualità per specifica destinazione di cui all'allegato 2 alla parte terza del presente decreto, salvi i termini di adempimento previsti dalla normativa previgente".

Il PTAR definisce, inoltre, lo stato qualitativo di tutti i corpi idrici della Regione Lazio. Tale stato viene descritto mediante i cosiddetti "indicatori di qualità", il LIM (Livello da Inquinamento da Macrodescrittori), IBE (Indice Biotico Esteso), SECA (Stato Ecologico del Corsi d'Acqua) e TRIX (Indice di Stato Trofico per le acque marine costiere), che sono stati rilevati nei corpi idrici del Lazio.

Il Piano suddivide il territorio regionale in 39 bacini, di cui:

- 36 relativi a corpi idrici significativi;
- due costituiti dai sistemi idrici delle isole Ponziane,
- uno che accorpa quelli che sono i bacini endoreici, cioè non caratterizzati da emissari, presenti nel Lazio.

Il Piano è articolato nei seguenti elaborati:

- Norme Tecniche di Attuazione;
- corpo del Piano:
 - o sintesi, interventi e normativa di riferimento;
 - o definizione dei Bacini Idrografici;
 - o relazioni relative alla diverse componenti interessate dalle problematiche e dagli interventi, compresa la pressione antropica;
 - o definizione della qualità dei corpi idrici;
- cartografia:
 - o tavole di piano;
 - o atlante dei Bacini Idrografici.

Tabella 3-21 Scheda D2 - Pianificazione Acque

3.4.3 Rumore

<i>Livello</i>	Comunale
<i>Strumento</i>	<u>Piano di classificazione acustica</u>
<i>Stato</i>	Approvazione DCC n. 74 del 06/12/05
<i>Sintesi</i>	Il Comune di Fiumicino ha adottato con Del. CC n.98 del 25/07/2002 e approvato con Del. CC n.74 del 06/12/2005 il Piano di Zonizzazione Acustica Comunale. Le Curve della Commissione Aeroportuale allo stato attuale sono state approvate dalla Determinazione Dirigenziale n°1 dell'1 febbraio 2004. La zonizzazione acustica e le curve della Commissione sono riportate nell'elaborato AMB 09 "Zonizzazione sovrapposizione delle curve isofoniche".

Tabella 3-22 Scheda D3 - Pianificazione Rumore

3.4.4 Paesaggio

<i>Livello</i>	Regionale
<i>Strumento</i>	<u>Piano Territoriale Paesistico (PTP)</u>
<i>Stato</i>	Approvazione L.R. 24/98
<i>Sintesi</i>	Il Piano, composto da ben 15 distinti piani aventi per oggetto altrettanti ambiti territoriali in cui era stato articolato il territorio regionale, oltre a ricostruire il quadro delle aree e dei beni vincolati ai sensi della L. 1497/39 e L. 431/85, individua gli ambiti territoriali da sottoporre a specifica disciplina di tutela, che si esplica attraverso quattro differenti livelli. L'ambito di studio ricade nei seguenti PTP • PTP n. 2/B "XIII e XIV Circoscrizione" • PTP n. 15/4 "Arrone Galeria"
<i>Livello</i>	Regionale
<i>Strumento</i>	<u>Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)</u>
<i>Stato</i>	Adozione DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007
<i>Sintesi</i>	Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) costituisce il nuovo strumento di pianificazione volto alla tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico, regolate dalla L.R. 24/98 che ha introdotto il criterio della tutela omogenea delle aree e dei beni previsti dalla Legge Galasso n. 431/85 e di quelli dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/39. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale del Lazio è entrato in vigore il 15 febbraio 2008 a seguito della pubblicazione della Delibera di

adozione (D.G.R. n. 556 del 25 luglio 2007) avvenuta sul BURL n. 6 del 14.02.2008, supplemento ordinario n. 11 ai sensi dell'art. 23, comma 2, L.R. 24/1998.

Il processo di approvazione è ancora in corso (il recepimento delle osservazioni da parte dei Comuni è stato prorogato al 30 luglio 2008 con D.G.R. 16 maggio 2008, n. 354); tuttavia, a partire dalla sua entrata in vigore e fino alla conclusione dell'iter di approvazione, in aggiunta all'efficacia dei Piani Paesistici vigenti, entrano in vigore le norme di salvaguardia del Piano.

Il PTPR costituisce lo strumento di riferimento attraverso cui la Regione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le azioni volte alla conservazione, valorizzazione o al ripristino di paesaggi.

I contenuti del PTPR si sostanziano, oltre che nella Relazione generale e nelle Norme, nelle seguenti serie di elaborati cartografici, redatti sulla Carta Tecnica Regionale scala 1:10.000:

- *Tavole A – "Sistemi ed ambiti di paesaggio"*

Sono individuati sull'intero territorio regionale, gli ambiti di paesaggio, distinti nei tre principali sistemi di paesaggio, gli "ambiti di recupero e valorizzazione" e "aree o punti di visuali", nonché le aree oggetto delle proposte comunali di modifica ai PTP vigenti, nel dettaglio cartografate nelle serie delle tavole D

- *Tavole B – "Beni paesaggistici"*

Individuano i beni paesaggistici, rappresentati dagli immobili e dalle aree costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio e che, in quanto tali comprendono i beni tutelati ai sensi della previgente L. 1497/39, della L. 431/85 (Galasso) e quelli individuati dal PTPR stesso

- *Tavole C – "Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR"*

Contengono la descrizione del quadro conoscitivo dei beni del patrimonio naturale, rappresentati dalle aree della Rete Natura 2000, dalle oasi faunistiche, dalle aree individuate nello Schema di Piano Regionale dei Parchi, nonché da reticolo idrografico, geositi, pascoli, rocce ed aree nude, filari alberati. I beni del patrimonio culturale sono rappresentati dal sistema insediativo archeologico e storico (a partire in primo luogo dalle aree vincolate ex lege 1089/39), nonché dal sistema insediativo contemporaneo.

Le tavole contengono inoltre gli ambiti prioritari per i progetti di valorizzazione e gestione del paesaggio di cui all'art. 143 del D.Lgs. 42/04.

- *Tavole D – "Proposte comunali di modifica dei PTP vigenti"*

Contengono la graficizzazione delle proposte comunali di modifica dei PTP vigenti.

In relazione alla natura del Piano, le tavole A, relative ai Sistemi ed

ambiti di paesaggio, ed i beni del paesaggio individuati nelle tavole B, hanno *natura prescrittiva*, in quanto regolano gli usi compatibili che definiscono la coerenza con le trasformazioni consentite dal PTPR; mentre le tavole C hanno natura *descrittiva, propositiva, di indirizzo*, contenendo disposizioni che costituiscono orientamento per le attività di pianificazione e programmazione della Regione, delle Province e dei Comuni.

Tabella 3-23 Scheda D4 - Pianificazione Paesaggio

3.5 Pianificazione nei settori dei rifiuti e dell'energia

3.5.1 Schedatura della pianificazione nel settore rifiuti

<i>Livello</i>	Regionale
<i>Strumento</i>	Schema di Piano di Gestione dei rifiuti della Regione Lazio
<i>Stato</i>	Adozione: DGR 523 del 19/11/2010
<i>Sintesi</i>	Il Piano regionale dei rifiuti è strutturato in due Sezioni. La prima sezione è dedicata al Piano dei rifiuti urbani. La seconda sezione agli altri piani. In tutti e due i casi, l'orizzonte temporale di programmazione sono gli anni 2011-2017. Per quanto concerne la sezione dei rifiuti urbani, si distinguono 4 parti. Esse sono precedute da una rassegna giuridica del contesto generale in cui il Piano si sviluppa. Particolare attenzione viene data all'oggetto della programmazione: ciò che il Piano può programmare e vincolare e ciò che invece può soltanto auspicare che sia. La prima parte invece introduce i caratteri principali della Regione Lazio. Da tale analisi morfologica, economica e sociale scaturisce l'inquadramento della produzione dei rifiuti, sia in senso storico, che prospettico. La seconda parte contiene al proprio interno la ricognizione delle attuali modalità di gestione dei rifiuti, sia in merito all'organizzazione dei servizi di raccolta, che di quelli di trattamento, recupero e smaltimento. Nella Parte terza vengono invece descritti i soggetti istituzionali ed i confini entro i quali organizzare in maniera efficiente la gestione dei rifiuti, attraverso la delimitazione dell'Ambito Territoriale Ottimale e dei SubATO. Sulla base della conoscenza, e con l'ambizione degli obiettivi, la Parte quinta fissa le azioni per il loro perseguimento. Si programmano le modalità con cui contenere la produzione dei rifiuti ed intercettare differenziatamente frazioni crescenti di rifiuti avviabili al recupero. I flussi di rifiuti differenziati ed indifferenziati determinano quindi il fabbisogno di impianti di trattamento, recupero e smaltimento adeguati. Nei Capitoli 10 e 12 tali assetti impiantistici vengono definiti negli anni di Piano.

Si forniscono successivamente strumenti di benchmark indicativi per la costruzione e gestione degli impianti in senso ottimale.

Ai sensi di quanto previsto dalle norme nazionali e regionali, nella medesima parte quarta sono dettati criteri per la localizzazione degli impianti oggetto della programmazione.

Delle azioni, così costruite ed inquadrate economicamente, è possibile verificare la sostenibilità economica e monitorare la realizzazione negli anni.

Tabella 3-24 Scheda E4 – Piano di Gestione dei Rifiuti

3.5.2 Schedatura della pianificazione nel settore energia

<i>Livello</i>	Regionale
<i>Strumento</i>	<u>Schema del Nuovo piano energetico regionale e relativo piano di azione</u>
<i>Stato</i>	Approvazione: D.C.R. 4 Luglio 2008, n. 484
<i>Sintesi</i>	Le recenti decisioni assunte dall'Unione Europea, che fanno seguito in particolare a quelle contenute nella "Comunicazione della Commissione europea sui cambiamenti climatici" del 2005⁷, fissano in modo vincolante il percorso che l'Unione intende intraprendere da qui al 2020, per contrastare gli effetti sul clima dei crescenti livelli dei consumi energetici. Con il documento "Una politica energetica per l'Europa" proposto dalla Commissione europea (10 gennaio 2007) e con le successive "Conclusioni della Presidenza" del Consiglio Europeo di Bruxelles (8-9 marzo 2007) e del conseguente "Piano d'Azione del Consiglio Europeo 2007-2009", sono stati infatti individuati gli obiettivi della Politica Energetica per l'Europa (PEE), tra i quali la promozione della sostenibilità ambientale e la lotta contro i cambiamenti climatici. Inoltre, la Commissione, già nel 2006, ha elaborato un piano strategico europeo finalizzato al raggiungimento di un sistema energetico a basse emissioni di carbonio. Con la revisione del Titolo V della Costituzione (Legge costituzionale n. 3/2001), l'energia risulta materia a legislazione concorrente tra Stato e Regioni. Tutte le Regioni hanno perciò emanato leggi in materia di energia, dando luogo a specifici programmi di sostegno nei confronti di azioni pubbliche e private per lo sviluppo delle fonti rinnovabili e per l'uso efficiente dell'energia, insieme a normative che regolano i sistemi di offerta e domanda di energia. Obiettivo generale del Piano Energetico Regionale è quello di definire le condizioni idonee allo sviluppo di un sistema energetico regionale sempre più rivolto all'utilizzo delle fonti rinnovabili ed all'uso efficiente dell'energia come mezzi per una maggior tutela ambientale, in particolare ai fini della riduzione della CO₂.

⁷ COM (2005) 615.

Inoltre, la Regione intende perseguire anche il fine di favorire lo sviluppo del sistema economico senza aumentare indiscriminatamente la crescita dei consumi di energia, prevedendo di stabilizzare i consumi finali previsti al 2020 ai livelli attuali.

Gli obiettivi previsti si riconducono dunque ad una strategia generale che vede nell'uso efficiente dell'energia lo strumento più rapido ed incisivo d'intervento nel breve-medio periodo (2012), in attesa che abbiano efficacia anche le azioni di ricerca e sviluppo, che dovranno essere comunque avviate da subito, che consentano di incrementare al 2020 l'incidenza delle fonti rinnovabili.

Concordemente all'Unione Europea, la Regione Lazio intende dare al Piano una dimensione temporale di lungo respiro che risponda alla stessa logica secondo la quale è stata impostata la politica regionale dell'Assessorato all'Ambiente e Cooperazione fra i Popoli. A tal fine la Regione ha ritenuto di dover differenziare il Piano nelle seguenti tre fasi, corrispondenti ciascuna ad un arco temporale di breve, medio e lungo periodo:

Fase 1. Piano Energetico Regionale, per la definizione degli obiettivi strategici e settoriali che la Regione ritiene di dover attuare per contribuire al raggiungimento degli obiettivi europei;

Fase 2. Piano d'Azione per l'Energia (PAE) per il raggiungimento degli obiettivi della Fase 1, flessibile ed aggiornabile, per tenere in conto le innovazioni tecnologiche previste nel prossimo futuro, attese anche dalle attività dei tre Poli Tecnologici istituiti recentemente dalla Regione (Solare fotovoltaico organico, Idrogeno, Mobilità sostenibile);

Fase 3. Monitoraggio dell'andamento e dei risultati del PAE.

Finalità prioritaria del PER è dunque quella di ottenere il massimo risparmio di energia dalle azioni che saranno attuate sul sistema energetico della Regione in relazione agli obiettivi UE, anche in funzione di eventuali compensazioni a livello nazionale tra:

- obiettivi di risparmio energetico;
- obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂;
- obiettivi di utilizzo delle fonti rinnovabili;
- obiettivo di razionalizzazione di un nuovo sistema di distribuzione energetico a maglia anziché a stella.

In aggiunta, il PER si pone come obiettivi settoriali l'ottimizzazione del ciclo dei rifiuti e la prevenzione dell'inquinamento indoor. Per il raggiungimento di questi ultimi obiettivi la Regione Lazio ritiene che debba essere ipotizzata anche un'integrazione con altre strategie di sviluppo e pianificazione sul territorio ed attuato un coordinamento con gli altri Piani di settore: Piano Rifiuti, Piano Urbano del Traffico (nel caso di Roma), Piano Acque, Piano di Risanamento Acustico, Piano Qualità dell'Aria, Piano della Mobilità.

Tabella 3-25 Schedatura E5 - Schema del Nuovo piano energetico regionale e relativo piano di azione

3.6 Il contesto pianificatorio assunto nello SIA

Una volta ricostruito lo stato del contesto pianificatorio e programmatico all'interno del quale è inquadrabile il Progetto di completamento di Fiumicino Sud, i criteri in base ai quali è stata operata la definizione del repertorio di strumenti assunti nel presente quadro di riferimento sono stati i seguenti:

1. Rispondenza degli strumenti agli attuali orientamenti espressi dai diversi soggetti istituzionali deputati al governo del territorio o di aspetti specifici di esso;
2. Rispondenza rispetto alle finalità assegnate al presente quadro di riferimento.

L'assunzione del primo criterio ha condotto a non tenere conto delle previsioni e degli indirizzi contenuti nel *Piano Regionale Trasporti* e nel *Piano regionale delle Merci*, non solo a fronte dell'epoca di loro redazione, rispettivamente risalente al 1992 ed al 1999, quanto soprattutto perché la Regione Lazio ha ormai da tempo avviato il processo di redazione di un nuovo piano trasporti. Come riportato nella schedatura di cui al precedente paragrafo, la Regione ha di recente elaborato il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica – Linee Guida e del nuovo Piano regionale delle Merci. Per quanto segnatamente concerne quest'ultimo, essendo la sua redazione giunta solamente alla ricostruzione dello stato attuale, appare evidente come i suoi contenuti non contengano quegli elementi utili per le finalità cui è preposto il Quadro di riferimento programmatico e, conseguentemente, la sua trattazione non è stata ulteriormente condotta.

Analoghe considerazioni valgono per quanto concerne lo *Schema di Piano Territoriale Regionale*, non solo per il fatto di essere stato adottato nel 2000, quanto soprattutto per la ragione che detto schema di Piano è di fatto costituito dal Quadro di Riferimento Territoriale (QRT), adottato nel 1998 con deliberazione di Giunta e redatto quindi in precedenza. Anche in questo caso appare evidente come quanto contenuto nel QRT/Schema di Piano, sia in ragione del suo essere stato adottato unicamente a livello di Giunta, sia della sua datazione, non possano essere ritenuti rappresentativi degli orientamenti attualmente espressi dall'Amministrazione regionale.

Per quanto attiene la pianificazione paesistica, ancorché lo strumento attualmente vigente sia ancora rappresentato dal *Piano Territoriale Paesistico*, approvato nel 1998 ma redatto negli anni Ottanta, si è scelto di fare riferimento al nuovo e non ancora vigente *Piano Territoriale Regionale Paesistico* (PTPR), al preciso fine di privilegiare

quelli che, a prescindere dalle modificazioni che potranno intervenire nel corso dell'iter approvativo, risultano essere gli attuali indirizzi e prescrizioni regionali nella pianificazione paesaggistica.

Relativamente al secondo criterio, come noto, la finalità precipua del presente quadro di riferimento risiede nell'individuazione e descrizione dei rapporti di coerenza intercorrenti tra il progetto oggetto della procedura di VIA e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori e programmatici.

Orbene, risulta evidente come tali rapporti possano rintracciarsi unicamente rispetto a quelle tipologie di strumenti appartenenti alla pianificazione ordinaria ed a quella settoriale a contenuto operativo, ossia a quei piani o programmi aventi per finalità il governo del territorio, colto nella sua totalità e complessità, o la sua infrastrutturazione. Solo in tali casi sarà, difatti, possibile verificare se, ed in quali termini, l'opera in progetto concorra al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione perseguiti da dette due tipologie di strumenti pianificatori.

Nel caso degli strumenti di pianificazione a prevalente contenuto vincolistico appare più corretto parlare di conformità, ossia della misura in cui le azioni di progetto sono rispondenti alla normativa di tutela che correda detta tipologia di piani.

Stanti tali considerazioni ed al preciso fine evidenziare i termini nei quali, sia le scelte del Progetto di completamento si rapportino con gli indirizzi e/o le prescrizioni dei Piani a valenza ambientale, sia quelli in cui questi ultimi abbiano informato dette scelte, si è deciso di prevedere la trattazione di tale tipologia di Piani all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale e segnatamente nei rispettivi capitoli dedicati alle componenti ambientali cui detti piani sono riferiti (cfr. Tabella 3-26).

Componente	Strumento	Collocazione nel Quadro di riferimento ambientale
Aria	Schema di Piano di Risanamento della qualità dell'aria	Atmosfera (Cap. 1)
Acqua	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico	Ambiente idrico superficiale (Cap. 2)
	Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR)	Ambiente idrico superficiale (Cap. 2)
	Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce	Ambiente idrico superficiale (Cap. 2)
Rumore	Zonizzazione acustica del Comune di Fiumicino	Rumore (Cap. 5)

Tabella 3-26 Collocazione degli strumenti di pianificazione a contenuto vincolistico all'interno del Quadro di Riferimento Ambientale

Unica eccezione alla presente logica è rappresentata dal *Piano Territoriale Regionale Paesistico*, la cui trattazione è stata condotta nell'ambito del presente Quadro di Riferimento, sia in ragione della sua natura di piano territoriale, sia, soprattutto, dell'essere stato concepito come una sorta di zonizzazione estesa all'intero territorio regionale in ragione dei sistemi di paesaggio riconosciuti e dei conseguenti regimi di trasformazione definiti.

Per quanto attiene alla pianificazione nel settore dei rifiuti e dell'energia, si sottolinea come questa sia strettamente funzionale all'elaborazione del Quadro di Riferimento Progettuale; in tale contesto, al preciso fine di evidenziare i termini in cui le scelte assunte dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud abbiano a rapportarsi con i temi del consumo di energia e della produzione di rifiuti, l'esame di tali atti è stato affrontato all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale, nel capitolo dedicato a dette tematiche.

Quadro di riferimento programmatico

Parte seconda
Fase analitica

4 LA PIANIFICAZIONE DEL SETTORE TRASPORTI

4.1 Il livello nazionale

4.1.1 Il Piano Generale dei Trasporti (PGTL)

Il Nuovo PGT "si propone come quadro di riferimento di un insieme di interventi, il cui fine è rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita per uno sviluppo sostenibile". In tale prospettiva il Piano intende fare suoi gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza stabiliti dall'UE.

Di conseguenza, sono da tenere bene presenti tutta una serie di azioni fondamentali. Tra le principali c'è certamente quella del miglioramento nell'utilizzazione delle infrastrutture, che deve promuovere, conseguentemente, il miglioramento della qualità e della vivibilità dell'ambiente in *toto*.

Vanno poi incentivate quelle modalità di trasporto non individuale, promuovendo principalmente lo sviluppo del trasporto combinato, attraverso una ristrutturazione della catena logistica.

Altre azioni che il PGT si pone come essenziali da intraprendere sono lo sviluppo di tecnologie a maggiore efficienza e l'aumento degli *standard* di sicurezza.

Per quanto concerne il soddisfacimento della domanda di trasporto e quindi il tema delle infrastrutture, il PGTL propone di dare priorità a "quelle infrastrutture che sono essenziali per la crescita sostenibile del Paese".

Negli anni è andato sviluppandosi un nuovo modello concettuale che, partendo da nuovi criteri di lettura dei sistemi di trasporto delle persone e delle merci, si è tradotto in un nuovo approccio alla pianificazione dei sistemi di trasporto. Questi sono considerati come sistemi integrati, non più suddivisi per modi (aereo, marittimo, terrestre), ma la modalità di trasporto diventa un segmento intercambiabile della catena e l'azione pianificatoria si concentra sulle opportunità di loro concatenazione. In questo quadro di presupposti e prospettive è facile intuire che il sistema dei trasporti può rappresentare un fattore importante per colmare le disparità esistenti tra le diverse aree del Paese.

Inoltre, si sottolinea ancora, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale.

Nel PGTL, sicuramente, vista l'insistenza del legislatore nel sottolinearlo, per un aumento dell'efficienza e della sostenibilità, si indicano come fondamentali quelle

scelte, di carattere finanziario, normativo, infrastrutturale e sistemico, che meglio rispondono ai requisiti richiesti dalla domanda di logistica integrata.

In tale sistema dovrà essere esplicitamente favorita la complementarità tra le diverse modalità e resa più efficiente l'integrazione tra le diverse infrastrutture.

Per tale motivo, ed al fine di analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale, nonché per individuarne le criticità, è stato definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come "insieme integrato di infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale, che costituiscono la base del sistema italiano di offerta di mobilità, delle persone e delle merci".

Le strategie, in quest'ottica, possono consistere nell'aumento dell'accessibilità mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, incrementando lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo.

Si è, inoltre, ipotizzato uno scenario di riequilibrio modale, composto da un insieme di interventi sulle prestazioni dei servizi, sui prezzi, sulla riorganizzazione delle imprese e sull'incremento di efficienza dei processi logistici. Il tutto fondato sul principio della riduzione della domanda dei modi individuali (automobile e autotrasporto) e nell'incremento e nel miglioramento dell'offerta di modalità alternative (ferrovia, aereo, cabotaggio), al fine di ottenere il "massimo riequilibrio modale possibile della domanda di trasporto di media e lunga percorrenza".

Per quanto, invece, concerne le infrastrutture non incluse nello SNIT, gli interventi ad esse relativi "sono di competenza delle Regioni che provvederanno alla redazione del loro Piano Regionale dei Trasporti (PRT)".

Per quanto concerne il trasporto aereo, il PGTL evidenzia il permanere di ampi margini di sviluppo per i traffici, sia dei passeggeri che delle merci, ricordando come vincoli organizzativo-gestionali, qualità e capacità delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali ne ostacolano, a tutt'oggi, un corretto sfruttamento.

Il Piano mostra pure quanto il trasporto aereo passeggeri sia cresciuto e presenti ancora ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle tratte nazionali che su quelle internazionali.

Tuttavia, l'andamento del traffico internazionale fra l'Italia e le diverse aree mondiali presenta una perdita di incidenza sul lungo raggio, cioè sulla parte di traffico economicamente più vantaggiosa e con migliori prospettive, servita sempre più da vettori europei attraverso i propri hub. Assunta la causa di tale situazione nella «insufficiente efficienza del sistema e delle compagnie nazionali, [il Piano afferma

che] è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei maggiori hub nazionali, quelli di Fiumicino e Malpensa»⁸.

Per le infrastrutture aeroportuali, quindi, gli obiettivi da perseguire sono la «*creazione di nuovo traffico che possa garantire il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppare opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale, nonché la cattura del traffico esistente sia passeggeri che merci, specialmente di lungo raggio, oggi incanalato verso hub comunitari*»⁹.

Il Piano pone quindi tali obiettivi «alla base di quanto previsto dal PRTL e si inseriscono all'interno di una strategia generale che prevede:

1. *Crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, che consenta di mantenere i livelli minimi di traffico a livelli compatibili con il ruolo di nodo di valenza europea ed intercontinentale dei due scali;*
2. *Crescita dei restanti aeroporti e programmata costruzione di nuovi, che affronti in una logica di "sistema integrato" anche la eventuale costruzione di nuovi scali a carattere internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda»¹⁰.*

4.1.2 Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico e mobilità

Il Sindaco di Roma, in qualità di Commissario Delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Capitale (cfr. par. 3.2), ha definito il "*Piano per l'emergenza traffico e mobilità*" al fine di risolvere i problemi di congestione che vengono a verificarsi all'interno del territorio della Capitale e per migliorare la mobilità complessiva.

Nella seguente tabella vengono indicati gli interventi, individuati da tale programma, ricadenti nell'area di interesse e connessi al Progetto di completamento.

Codice intervento	Infrastrutture viarie
C1.1-11	Programma recupero urbano ACILIA - DRAGONA - sottopasso Ostiense - Via del Mare (Collegamento diretto Via di Dragoncello e Via di Macchia Saponara).

⁸ PGTL, Relazione par. 6.3 "Il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza", pag. 48

⁹ PGTL, Relazione par. 7.2 "Il processo di individuazione degli obiettivi prioritari", pag. 64

¹⁰ PGTL, Relazione par. 7.2 "Il processo di individuazione degli obiettivi prioritari", pag. 64

Codice intervento	Infrastrutture viarie
C1.1-19	Adeguamento Via del Mare e Via Ostiense mediante unificazione delle due strade e realizzazione svincolo con viabilità ed insediamenti intermedi - I stralcio.
C2.1-05	Nuovo ponte della Scafa e viabilità di collegamento.
C2.1-07	Realizzazione collegamento del Ponte di DRAGONA con la Via del Mare - I stralcio funzionale.

Tabella 4-1 Quadro degli interventi ricadenti nell'ambito di studio

4.2 Il livello regionale e provinciale

4.2.1 Linee Guida per il nuovo PRMTL della Regione Lazio

Come descritto nella scheda relativa, le Linee Guida costituiscono i contenuti fondativi del redigendo PRMTL ed in quanto tali esse definiscono:

- Gli obiettivi che il PRMTL dovrà perseguire;
- Il quadro dei soggetti e dei relativi ruoli, nonché le azioni da porre in essere ai fini dello sviluppo del Piano;
- Lo stato attuale e le criticità riscontrate per ciascuno dei modi e sistemi di trasporto;
- Le priorità di intervento e/o le proposte di assetto di rete;
- Il quadro delle risorse finanziarie.

All'interno delle linee guida del nuovo piano del settore trasporti si fa riferimento, in generale, ad uno sviluppo più organico dell'intero comparto, che riguardi non unicamente la sezione dei collegamenti viari urbani ed extraurbani, ma che includa anche la movimentazione delle merci e delle persone mediante altri tipi di infrastrutture, e sull'intero territorio nazionale ed internazionale, dato che questi ultimi sono ugualmente strettamente collegati col problema della viabilità locale, essendone vie di accesso e di uscita.

Le linee guida risultano, nell'ambito del decentramento dei poteri, che prima erano di esclusiva competenza statale, per gli enti locali un importante strumento di indirizzo per la politica regionale e comunque per il governo del territorio.

Tra le diverse problematiche individuate si è riscontrato un eccessivo uso del mezzo privato per gli spostamenti e a seguito di ciò viene espressa l'intenzione di incentivare il trasporto pubblico non solo per le brevi distanze, ma anche per le lunghe.

Inoltre, viene considerato fattore essenziale il favorire la competitività della Regione Lazio in ambito sia nazionale che internazionale.

Nelle linee guida vengono poi individuati i punti salienti che saranno inseriti e sviluppati nel PRMTL, come la rete stradale, quella ferroviaria, i nodi di scambio per l'intermodalità, l'osservatorio regionale della mobilità da realizzare.

Oltre tutto ciò, nelle Linee guida si fa esplicitamente riferimento alla necessità di una completa riorganizzazione del sistema dei trasporti e della sua gestione, tenendo presenti i nuovi poteri forniti alle Regioni dagli organi istituzionali a seguito della modifica del Titolo V della Costituzione, sul decentramento dei poteri agli enti locali.

Il PRMTL, in tale nuova ottica, deve contribuire a tradurre in azione quanto stabilito dalla riforma, avviando attività di coordinamento ed informazione con gli enti locali.

Il nuovo piano andrà, quindi, ad inserirsi in un contesto nuovo anche a livello europeo. Infatti, nel 1993, è entrato in vigore il "Trattato sull'Unione Europea", che ha posto le basi giuridiche per lo sviluppo delle Reti Transeuropee (TEN) di trasporto, considerate come punto di partenza per una maggiore coesione ed un corretto sviluppo del territorio.

Nell'ottica di una maggiore integrazione della Regione Lazio nel sistema di sviluppo europeo, le linee guida danno indirizzi per quanto riguarda tutta una serie di miglioramenti alla rete ferroviaria e alla rete aeroportuale già esistente, prevedendo per quest'ultimo settore un ulteriore sviluppo nel futuro prossimo venturo.

La rete stradale

Tenendo presente quanto stabilito dal D.Lgs. 112/98, dai relativi decreti attuativi e dal Nuovo Codice della Strada, la rete stradale viene suddivisa in rete primaria e rete principale.

La rete primaria è costituita dal sistema autostradale e da tutti i collegamenti interregionali e dalle reti di collegamento con interporti ed aeroporti di rilevanza nazionale ed internazionale.

La rete principale di interesse regionale invece è costituita da tutta la viabilità che riveste un carattere strategico per l'insieme dei collegamenti interni della Regione.

Tra le modifiche previste per l'assetto stradale, per l'intorno dell'area di interesse di questo studio, va segnalato il potenziamento a tre corsie del collegamento autostradale Roma-Fiumicino, dovuto proprio alla presenza dell'aeroporto. Tale potenziamento risulta ancor più necessario a causa delle criticità determinate dalla presenza di grandi centri insediativi e della nuova Fiera di Roma, oltre che del centro intermodale di Fiumicino.

Tale situazione rende essenziale la realizzazione di una viabilità complanare all'asse autostradale, per smaltire il traffico locale evitando che questo si riversi sull'autostrada.

Un ulteriore aiuto alla riduzione della congestione dell'autostrada per Fiumicino sarà fornito dalla realizzazione del corridoio intermodale Roma-Latina, che aiuterà a smaltire il traffico proveniente da Civitavecchia.

Tra i principali interventi si ricorda, inoltre, lo svincolo sulla Roma-Fiumicino a servizio dell'HUB interportuale, compresa la viabilità complementare.

Aeroporti

In questo scenario di riassetto normativo del settore dei trasporti è da considerare l'evidenza che, secondo alcuni modelli previsionali, ci si aspetta un forte incremento del traffico aereo per i prossimi anni.

Gli aeroporti maggiori, Fiumicino e Ciampino, sono stati inseriti dal PGT nello SNIT e gestiscono già un traffico merci e passeggeri pari a quello previsto per il 2010.

Proposta del sistema aeroportuale regionale è quella di cercare di soddisfare al meglio la domanda di traffico nazionale ed internazionale, oltre che valorizzare le specializzazioni.

Ovviamente tali migliorie richiedono un concomitante adeguamento della rete infrastrutturale di collegamenti fra i diversi sottobacini di traffico.

Per l'aeroporto di Fiumicino i problemi legati alle infrastrutture di accesso sono o verranno quasi del tutto eliminati grazie alla realizzazione della terza corsia dell'autostrada Roma-Fiumicino e grazie ad un servizio ferroviario dedicato (linea FR3), anche se sono prevedibili dei margini di miglioramento.

4.2.2 Il Piano di Bacino della Provincia di Roma

Il Piano di Bacino della provincia di Roma, denominato *Piano di bacino dei passeggeri* è stato approvato con D.C.P. n. 215 del 15 novembre 2007. Obiettivo principale è quello di promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolva un ruolo fondamentale.

Di seguito vengono citati i settori del trasporto pubblico per i quali sono previste modifiche nello scenario di previsione ipotizzato dal Piano di Bacino, 2005 – 2015, prendendo in considerazione in modo più dettagliato l'area oggetto del presente studio.

Rete ferroviaria

Le problematiche principali riguardanti questo settore di trasporti sono dovute, in massima parte, alla coesistenza sulla stessa tratta di traffici sia regionali che a lunga percorrenza. Tale stato di cose impedisce un corretto e completo utilizzo della rete esistente.

Il Piano mette in evidenza le carenze esistenti nel sistema trasportistico locale. Infatti, considerando le previsioni di incremento del traffico passeggeri, congiuntamente alle mire di espansione che esso ha, va tenuto presente che attualmente non è presente alcun sistema di collegamento e coordinamento intermodale tra i diversi modi di trasporto, principalmente tra linee di bus Cotral e treni, che presentano orari non ben combinabili.

Gli interventi proposti dal Piano di Bacino si basano su quanto previsto dal Protocollo di Intesa tra la Regione Lazio, le Province, il Comune di Roma e R.F.I. S.p.A., in data 14 Febbraio 2006, per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana, da realizzarsi entro il 2015.

Tra i principali interventi previsti entro il 2010, a seguito anche di quanto incluso nel Protocollo d'Intesa, vi è il potenziamento della linea FR1, Fiumicino-Roma, oltre che la realizzazione, sempre sulla stessa linea, di un'ulteriore stazione, quella di Pigneto.

Sulla *Direttrice Fiumicino–Aeroporto Leonardo Da Vinci*, in base agli studi effettuati ed alle previsioni di incremento di traffico, si evidenzia l'utilità di incrementare del 100% i collegamenti tra l'abitato di Fiumicino e la nuova stazione di Porto di Traiano. Incremento, questo, da realizzarsi entro il 2007, secondo quanto previsto anche all'interno del Protocollo d'Intesa. In tal modo, si avrebbe il trasferimento sulla linea FR1 degli utenti provenienti dalla città di Fiumicino, utilizzando un corridoio di trasporto pubblico sul sedime ferroviario, ora abbandonato.

Gli interventi proposti indicano la necessità di aumentare almeno del 50% la capacità attuale della linea FR1 entro il 2011, in previsione del grande sviluppo insediativo che si sta avendo tra l'abitato di Fiumicino ed il G.R.A..

Per dare soluzione all'insieme di problemi legati alla congestione del traffico e, in ogni caso, per contribuire alla riduzione del trasporto individuale, deve essere preso in considerazione il miglioramento del trasporto pubblico, tralasciando, invece, l'idea di costruire ulteriori strade, cosa per altro non ovunque possibile.

Viene, a tal proposito, prevista la realizzazione di cosiddetti "Corridoi del trasporto pubblico", che servono ad integrare la rete ferroviaria nei punti maggiormente carenti o critici, a dare percorsi preferenziali ai servizi Cotral.

I corridoi del trasporto pubblico individuati nel Piano di Bacino sono stati proposti ed inseriti a livello di strategia di pianificazione della mobilità anche nel Piano Territoriale Provinciale Generale, con l'obiettivo primario di raggiungere un effetto rete insieme alle ferrovie, alle stazioni terminali delle metropolitane, ai corridoi pianificati dal NPRG del comune di Roma, alla realizzazione dei nodi di scambio ed al potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico su gomma.

L'amministrazione Provinciale ha inserito nei propri strumenti di programmazione 10 corridoi del trasporto pubblico, i primi 5 dei quali hanno ottenuto finanziamenti regionali per la realizzazione di studi di fattibilità e della progettazione; nel caso del Corridoio per la mobilità C5 – Fiumicino Paese – Ostia – Fiera di Roma, ricadente nell'area di studio, si è giunti alla fase di progettazione definitiva ed è stata, pertanto avviata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

4.3 La pianificazione negoziata

4.3.1 Le infrastrutture prioritarie: dalla Legge Obiettivo all'8°Allegato Infrastrutture al Programma Infrastrutture Strategiche

Nel 2001 il CIPE ha approvato, con delibera n. 121 del 21 Dicembre, il Programma Infrastrutture Strategiche, un'articolata serie di interventi infrastrutturali attraverso i quali sostenere lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e considerati a tal fine di interesse prioritario.

Grazie anche alle nuove procedure normative introdotte dalla legge n. 443/2001, c.d. Legge Obiettivo, sono state avviate numerose opere di rilevanza strategica nei settori stradale, autostradale, ferroviario, del trasporto metropolitano, portuale e interportuale, idrico, della difesa del suolo e delle reti energetiche.

Nel corso degli anni il Programma ha subito alcuni mutamenti dovuti sia all'inserimento di nuovi interventi, sia a cambiamenti di ordine procedurale. Il Programma è stato recentemente aggiornato ai sensi dell'art. 1 della L. 443/2001 mediante inserimento nell'8°Allegato Infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011-2013 di nuove infrastrutture. Il CIPE ha formulato parere favorevole all'ampliamento del Programma con la delibera n. 81/2010.

Gli ambiti di intervento in previsione nel Programma sono:

- Azioni mirate alla formazione di un chiaro quadro legislativo e regolamentare da porre alla base della pianificazione;

- Azioni mirate allo sviluppo dei "gate intercontinentali" di accesso al Paese e degli aeroporti con traffico ad essi correlabile, con priorità individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano lo sviluppo dei flussi di traffico passeggeri e merci dalle lunghe distanze; nel potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità con particolare focalizzazione all'allacciamento degli scali aeroportuali, secondo standard internazionali, alle reti dell'Alta Velocità ferroviaria;
- Azioni mirate allo sviluppo degli "aeroporti strategici" e degli aeroporti con traffico ad essi correlabile, con priorità individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano la crescita (capacità infrastrutturale e commerciale), nel miglioramento del servizio rivolto al bacino di traffico anche attraverso eventuali relazioni più strutturate con altri scali oltre che attraverso il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità e il migliore rapporto con il territorio;
- Azioni mirate allo sviluppo degli "aeroporti primari", con priorità individuate nella realizzazione di condizioni che consentano di cogliere possibile crescita di segmenti specifici di traffico anche attraverso più strutturate relazioni con i bacini di traffico e il territorio;
- Azioni mirate allo sviluppo della corona degli aeroporti complementari e alla mobilità aerea regionale, con priorità individuate nella realizzazione di condizioni che favoriscano l'accessibilità a territori non serviti da altri servizi di mobilità veloce da lunghe distanze e le connessioni con i nodi intermodali, e con focalizzazione sul possibile sviluppo dell'impiego del volo a decollo verticale;
- Azioni mirate allo sviluppo delle riserve di capacità infrastrutturale e alla salvaguardia di adeguate aree in posizione opportuna, per la futura realizzazione di nuove infrastrutture e collegate funzioni urbane;
- Azioni mirate allo sviluppo degli aeroporti con ruolo strategico per lo sviluppo del traffico delle merci sulla base di una chiara identificazione della organizzazione logistica delle aree di produzione e di consumo, che abbia come riferimento pianificatorio il contesto territoriale piuttosto che il singolo impianto aeroportuale.

Nella tabella che segue vengono indicati gli interventi, riportati nel Programma e derivanti dalle Delibere n. 121 del 2001 e n. 130 del 2006, direttamente funzionali alla realizzazione del Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

<i>Intervento</i>	<i>Soggetto aggiudicatore</i>
Viabilità complementare dell' autostrada Roma - aeroporto Fiumicino	Regione Lazio
Roma Fiumicino: svincolo autostradale tra l'A12 Roma - Civitavecchia e l'interporto	Regione Lazio
Interporto Roma - Fiumicino	Regione Lazio
Roma Metro C/B1 e Grande Raccordo Anulare	Roma Metropolitane Srl - ANAS
Nodo Urbano di Roma Cintura Sud RFI	RFI
Nodo Urbano di Roma Cintura Nord e shunt merci	RFI

Tabella 4-2. 8° Allegato Infrastrutture al Programma Infrastrutture Strategiche: interventi.

4.3.2 Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio

Il presente accordo, oltre a confermare gli interventi già programmati e avviati, pianifica la realizzazione di nuovi progetti ideati dalla Giunta Regionale; inoltre, il documento punta a definire le priorità infrastrutturali di rilevanza regionale connesse con quelle nazionali.

All'interno della *componente storica* vengono descritti tutti gli interventi inclusi nella delibera CIPE n. 121 del 2001, i quali sono stati confermati con la successiva Delibera Cipe n. 130 del 2006; nella *componente propositiva* sono invece descritti gli interventi di rilevanza strategica sovraregionale e quelli di rilevanza regionale ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale, ovvero:

1. Sistema "corridoio trasversale e Dorsale Appenninica": ripristino ferrovia Orte Capranica – Civitavecchia;
2. Sistema "grandi HUB aeroportuali" – Potenziamento della connessione con il sistema ferroviario nazionale, quadruplicamento della tratta ferroviaria tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto, compresa la nuova stazione di Fiera di Roma;
 - 2.1. Ampliamento HUB aeroportuale di Fiumicino;
3. Sistema "grandi HUB aeroportuali": Nuovo Aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate per l'accessibilità;
4. Sistema "HUB Portuale Civitavecchia" - Adeguamento della dotazione intermodale a servizio del Porto di Civitavecchia - Stazione Marittima;
5. Rafforzamento del sistema portuale romano (HUB interportuali e portuali) HUB portuale di Fiumicino;

6. "Corridoio trasversale e dorsale Appenninica" - Intervento di adeguamento e potenziamento della ferrovia Roma-Pescara - Incremento della capacità della linea;
7. Sistema "Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa" - Sistema del Polo Pontino: ripristino della ferrovia regionale Formia – Gaeta;
 - 7.1. Sistema "Corridoio Plurimodale Tirreno - Nord Europa" Sistema del Polo Pontino: realizzazione della Pedemontana di Formia.

Il progetto di ampliamento dell'Hub di Fiumicino punta a far fronte alle mutate esigenze del trasporto aereo che, nel caso di Fiumicino, riguardano una vasta area di utenza che ha registrato una crescita notevole negli ultimi anni anche in relazione alla centralità di Roma in Italia. Tale intervento si inserisce tra le azioni previste per lo sviluppo aeroportuale in uno scenario di lungo periodo.

Nell'ambito dell'Intesa, il territorio regionale viene suddiviso in tre "poli" (settentrionale, centrale, meridionale) e, all'interno di ciascuno, vengono individuate le priorità infrastrutturali.

Le infrastrutture prioritarie programmate per il polo centrale, ovvero quello che include l'area aeroportuale, sono le seguenti:

- Hub portuale ed aeroportuale di Fiumicino e relativi collegamenti;
- Nuovo sistema trasporti nell'Area Castelli;
- Metro C;
- Interporti a servizio dell'area romana (Civitavecchia, Fiumicino, Tivoli);
- Stazioni ferroviarie;
- Nodo ferroviario di Roma;
- Completamento dell'allargamento con terza corsia del GRA.

Per quanto attiene al centro del Lazio, la Regione intende quindi puntare allo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino ed Ostia, della zona aeroportuale e dell'area vasta che tocca l'Eur, Civitavecchia, Ostia, Fiumicino, alla messa a sistema dei porti turistici romani e alla realizzazione di un nuovo porto di Fiumicino. E' stato deciso, quindi, di potenziare il collegamento tra Roma e l'aeroporto e prevedere l'ampliamento dell'hub di Fiumicino.

4.3.3 Protocollo di Intesa per l'attuazione di un progetto unitario e integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana

Il Protocollo, stipulato tra Provincia di Roma, Regione Lazio, Comune di Roma e le altre province del Lazio con Gruppo FS S.p.A. ed RFI in data 14 Febbraio 2006, ha per oggetto la definizione degli obiettivi, delle strategie, degli interventi e degli impegni delle parti, finalizzati ad un Progetto unitario ed integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana, da completare entro il 2015, ma con orizzonti intermedi al 2007 e al 2010.

Allo scopo di individuare gli interventi da realizzare per sviluppare la rete ferroviaria nel nodo di Roma e sulla rete regionale, la Regione Lazio, d'intesa con le Province ed il Comune di Roma, provvederà a:

- quantificare la domanda di trasporto regionale da conferire al trasporto ferroviario;
- definire il modello e i programmi di esercizio dei servizi ferroviari per garantire la domanda individuata.

Successivamente, d'intesa con RFI, la Regione provvederà ad identificare gli interventi da realizzare sulla rete.

Gli obiettivi da perseguire sono i seguenti:

- separare i servizi ferroviari regionali inserendoli su linee specializzate, curando l'intermodalità e l'accessibilità;
- miglioramento del servizio;
- sviluppo e rafforzamento dei punti di intermodalità;
- pianificazione integrata dell'uso del suolo e del trasporto ferroviario.

Gli interventi per la FR1 sono individuati secondo i seguenti scenari:

Scenario 2006/2007

- *studio del potenziamento dell'infrastruttura, in modo particolare per lo sviluppo della tratta Roma-Fiumicino, con l'obiettivo di dar corso agli interventi nello scenario 2008/2010;*
- nuove fermate e adeguamenti: Fiera di Roma; Fiumicino Porto di Traiano (da studiare la fattibilità), Portuense (da studiare la fattibilità), Zama (da studiare la fattibilità), Newton (da studiare la fattibilità);
- intermodalità: studio del collegamento Tuscolana – Pontelungo (metro A).

Scenario 2008/2010

- *potenziamento della Fiumicino-Roma;*
- nuova fermata Pigneto;
- intermodalità passeggeri: Nomentana;

Scenario 2011/2015

- completamento della tratta Osteria Nuova fino a Rieti.

Anche gli obiettivi di incremento di servizio dovranno giungere al 2015 all'attuazione finale dello studio Fiumicino Aeroporto – Termini e all'attivazione di nuovi interporti e piattaforme logistiche.

4.3.4 Gli Accordi Programma Quadro APQ 2 ed APQ 4

L'Intesa Istituzionale di Programma stipulata tra il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione Lazio «costituisce un impegno tra le parti contraenti per porre in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e l'attuazione delle azioni concertate», attraverso specifici Accordi di Programma Quadro che definiscono:

- le azioni che le parti si impegnano a svolgere per accelerare le procedure concernenti la realizzazione di un programma esecutivo di interventi, di cui dovranno essere specificate le attività e gli interventi da realizzare, i relativi tempi e le relative modalità di attuazione;
- i soggetti, degli organi responsabili, delle procedure di attuazione, di tutti gli strumenti amministrativi che facilitino l'attivazione e la realizzazione dell'Accordo;
- il fabbisogno finanziario e della sua articolazione temporale;
- le procedure ed i soggetti responsabili per il monitoraggio e la verifica dei risultati.

Tra gli Accordi di Programma Quadro quelli che rivestono una particolare rilevanza nell'economia della presente trattazione, relativi all'Intesa Istituzionale di Programma stipulata tra il Governo e la Regione Lazio, sono:

- APQ 2 - Trasporti e Centri intermodali (30 Dicembre 2003), avente ad oggetto la rete delle Ferrovie dello Stato, gli interporti ed i porti;
- APQ 4 - Reti di viabilità (30 Dicembre 2002), concernente la realizzazione e/o l'adeguamento delle principali strutture viarie che consentono la messa in rete dell'intero sistema viario regionale.

Gli obiettivi specifici che l'APQ 2 persegue sono:

- conservare e incrementare la quota degli spostamenti passeggeri sulla rete ferroviaria regionale;
- conseguire un riequilibrio modale sulle brevi e medie distanze per ridurre la congestione ed assicurare uno sviluppo sostenibile, nonché ecocompatibile dei territori regionali.
- potenziare le infrastrutture merci con l'obiettivo di acquisire una maggiore competitività sui mercati e favorire lo sviluppo socio-economico delle aree interessate.

Gli obiettivi sopra delineati verranno perseguiti tramite il seguente programma di interventi:

APQ 2 - Trasporti e Centri intermodali (30 dicembre 2003)	
Codice	Intervento
01	Prolungamento della ferrovia Roma-Lido fino all'abitato di Torvaianica (comune di Pomezia)
02	Eliminazione di n. 4 passaggi a livello carrabili pubblici di cui n°3 sulla ferrovia FR 4 Roma-Velletri e n°1 sulla ferrovia FR 8 Roma – Nettuno
03	Eliminazione di n. 8 Passaggi a livello carrabili Pubblici Sulla Ferrovia Roma-Viterbo nella Tratta Civita Castellana – Viterbo
04	Centro Intermodale di Gaeta

Di seguito, si riassumono gli interventi previsti dai successivi Accordi, volti ad integrare l'Accordo di Programma Quadro stipulato in data 30 dicembre 2003.

I Accordo Integrativo (30 novembre 2005)
Stralcio Infrastrutture Ferroviarie e Centri Merci

Codice	Intervento
01	Eliminazione di n. 16 passaggi a livello + ammodernamento di 1 PL sulla ferrovia regionale Roma – Civita castellana - Viterbo
02	Eliminazione di n. 4 passaggi a livello sulle linee ferroviarie regionali (FR) in gestione a R.F.I. S.p.A.
03	Acquisto di n. 4 convogli ferroviari, di proprietà della Regione Lazio, per l'esercizio sulla ferrovia Roma - Civita Castellana

II Accordo Integrativo (31 ottobre 2006)
Stralcio Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati

Codice	Intervento
02	Nodo di interscambio logistico con parcheggio a raso in località Carrara al servizio della Stazione ferroviaria di Latina area Monti Lepini
03	Nodo di interscambio logistico con parcheggio interrato presso la Stazione ferroviaria di Antrodoto Centro
SH	Ferrovia Roma - Civita Castellana – Viterbo, raddoppio della tratta a singolo binario Montebello-Riano

III Accordo Integrativo (19 giugno 2008)
Stralcio Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati

Codice	Intervento
01	Eliminazione di n. 4 Passaggi a livello lungo la ferrovia Roma -Civita Castellana – Viterbo (Km 57,877 – Km 60,828)
02	Eliminazione di n. 4 Passaggi a livello lungo la ferrovia Roma -Civita Castellana – Viterbo (Km 61,507 – Km 73,062)
03	Nodo di interscambio logistico con parcheggio a raso località Lunghezza, Comune di Roma
04	Nodo di interscambio logistico con parcheggio interrato presso la Stazione Ferroviaria di S. Marinella
05	Sottopasso ferroviario in località Carrara, Comune di Sermoneta, posto a servizio della Stazione Ferroviaria di Latina area Monti Lepini
06	Riattivazione della ferrovia regionale Formia – Gaeta, tratta Centro Intermodale- Gaeta centro

L' APQ 4 ha come finalità l'adeguamento delle strutture viarie regionali nonché il conseguimento dei seguenti obiettivi:

- normalizzare gli standards qualitativi della rete viaria trasferita dall'ANAS alla Regione Lazio;
- riqualificare e valorizzare aree del territorio regionale di particolare rilevanza strategica;
- realizzare opere essenziali per il collegamento tra le infrastrutture a servizio dei poli produttivi e la viabilità di livello superiore;
- favorire lo sviluppo di interventi in aree Obiettivo 2 e Phasing- aut.

Ai fini del raggiungimento di ciascuno degli obiettivi sopra elencati, l'APQ 4 prevede i seguenti interventi:

**APQ 4 - Reti di viabilità
(30 Dicembre 2002)**

Codice	Intervento
-	Adeguamento Tiburtina
-	Riqualificazione urbana del comune di Civitavecchia – Accesso sud e copertura trincea ferroviaria.
-	Collegamento Canepina Vallerano con la Orte Civitavecchia

Si riportano, di seguito, gli interventi definiti nei successivi Accordi Integrativi che prevedono, in alcuni casi, la rimodulazione dei costi degli interventi delineati nell'Accordo 2002, in ragione delle disponibilità delle risorse finanziarie.

I Accordo Integrativo (30 novembre 2004)

Codice	Intervento
01	Adeguamento Tiburtina
02	Riqualificazione urbana del comune di Civitavecchia Copertura trincea ferroviaria.
03	Riqualificazione urbana del comune di Civitavecchia Accesso sud
04	Collegamento Canepina Vallerano con la Orte Civitavecchia
05	S.S. 156 Monti Lepini II lotto
06	Adeguamento Viabilità accesso svincolo Castelnuovo di Porto
07	Adeguamento Viabilità accesso svincolo Guidonia
08	Studio di fattibilità della Variante di Subiaco alla S.S. 411

II Accordo Integrativo (11 marzo 2005)

Codice	Intervento
01	Adeguamento SS. 2 Cassia a 4 Corsie 1°lotto Dal km. 0+000 (Svincolo con la S.S. 311 Nepesina) al km. 4+000 (svincolo di Sutri Sud)
02	Superstrada Sora- Frosinone V°lotto 2°stralcio
03	Interventi per la Razionalizzazione del nodo di Squarciarelli 4°stralcio: Adeguamento del collegamento Villa Senni – Marino – SP Barozze
04	Progettazione di un collegamento tra Rieti e la Bassa Sabina
05	S.P. Turanense IV°lotto 2°stralcio
06	Adeguamento carrabile del sovrappasso in Via Camocelli nel Comune di Roma

III Accordo Integrativo (31 ottobre 2006)

Codice	Intervento
01	Razionalizzazione del Nodo di Squarciarelli 3° stralcio
02	Svincolo Flacca di accesso al Porto di Gaeta
03	Viabilità collaterale alla Via Tiburtina
04	Collegamento tra la via Predestina e via Polense

IV Accordo integrativo (Novembre 2007)

Codice	Intervento
	Adeguamento Viabilità accesso svincolo Castelnuovo di Porto

4.3.5 Programma Integrato di interventi per lo sviluppo del Litorale del Lazio

In attuazione alla Legge Regionale 1/2001, recante le "Norme per la valorizzazione e lo sviluppo del litorale del Lazio", il Programma Integrato di interventi rappresenta un importante strumento con cui la Regione intende promuovere lo sviluppo economico e sociale del litorale laziale.

Il Programma prevede, attraverso l'Asse II, di "assicurare migliori condizioni di accessibilità e fruizione del territorio".

Obiettivo generale è quello di favorire il processo di decongestionamento del litorale dal traffico veicolare attraverso la razionalizzazione del sistema di accessibilità, la realizzazione di parcheggi di servizio o di scambio, l'implementazione dello scambio ferro-gomma-nave.

Attraverso la Misura II.1 "adeguamento delle infrastrutture e dei servizi", il Programma intende adeguare e razionalizzare le infrastrutture locali al fine di garantire il miglioramento del sistema infrastrutturale, con particolare attenzione ai sistemi urbani costieri ed alle aree portuali caratterizzate da scarsa accessibilità.

La Misura II.1 prevede ambiti specifici identificabili attraverso tre azioni; in particolare, l'Azione II.1.2, di interesse per lo studio in esame, riguarda il "Miglioramento e la razionalizzazione dell'accessibilità alle coste e alla loro fruizione".

L'azione, in particolare, si prefigge di:

- migliorare le condizioni infrastrutturali per sciogliere criticità esistenti con particolare riguardo ai sistemi urbani costieri e alle aree portuali caratterizzati da scarsa accessibilità;
- ridurre gli impatti territoriali esistenti (tratti congestionati, parcheggi selvaggi);

- facilitare e migliorare le modalità di fruizione di tratti di costa ancora poco frequentati;
- assicurare interventi di miglioramento e razionalizzazione dell'accessibilità al mare;
- adeguare le infrastrutture esistenti per offrire nuovi servizi all'utente e migliorare quelli esistenti;
- favorire la mobilitazione di risorse da far convergere verso il miglioramento e il potenziamento dei servizi esistenti connessi con la balneazione.

In linea generale la tipologia degli interventi previsti dall'Azione II.1.2 riguarda:

- il completamento di infrastrutture stradali locali funzionali alla decongestione di tratti viari costieri o alla loro messa in sicurezza;
- l'adeguamento della viabilità lungomare e di accesso alle aree portuali e adeguamento delle relative aree di sosta interne;
- la realizzazione e/o adeguamento di aree di parcheggio attrezzate;
- la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili per la fruizione di tratti di costa e relativi servizi;
- la realizzazione di strutture di facile rimozione per l'accessibilità agli arenili;
- il recupero della viabilità minore esistente e/o in disuso, funzionale alla valorizzazione e fruizione di tratti di costa di interesse ambientale o storico.

Con Decreto di Giunta Regionale è stato approvato il Programma Generale per l'adeguamento delle infrastrutture, delle attrezzature e dei servizi ed il Quadro degli Interventi Prioritari da finanziare con l'Azione II.1.2 "miglioramento e razionalizzazione dell'accessibilità alle coste e alla loro fruizione".

All'interno del Quadro degli interventi prioritari (Allegato A2 della "Relazione tecnica" del 24/5/2006 predisposta dalla Regione), il Programma individua gli interventi su tre aree (nord, centro, sud e isole), di influenza viabilità-portualità.

In particolare, per l'area centro, gli interventi ritenuti prioritari che ricadono all'interno dell'ambito del presente studio riguardano:

- Costruzione del Ponte della Scafa
- Costruzione del Ponte di Dragona.

Tali interventi sono ritenuti indispensabili per agevolare i flussi di traffico che dall'area urbana di Roma si riversano sull'area di Fiumicino.

La copertura finanziata prevista dalla L.R. n. 1/2001 per i suddetti interventi è la seguente:

Interventi	Importo in milioni di euro
Adeguamento Ponte della Scafa	10.000
Realizzazione ponte di Dragona	10.000

4.4 La programmazione degli altri gestori

4.4.1 ANAS: Piano decennale della viabilità 2003-2012

Rispetto alle quattro macrocategorie di interventi di cui si compone il Piano, quelli ricadenti all'interno dell'ambito di studio del presente SIA riguardano gli interventi sul sistema autostradale in gestione diretta e, in particolare¹¹:

Intervento	Progetto
Raccordo autostradale Roma – Fiumicino Viabilità accessoria all'autostrada Roma – Fiumicino per il collegamento alla Fiera di Roma – Lotto 1	Viabilità accessoria all'autostrada Roma – Fiumicino nel tratto ricadente nel Comune di Roma – Convenzione con il Comune per il collegamento alla Fiera di Roma
Raccordo autostradale Roma – Fiumicino	Realizzazione della viabilità accessoria nel tratto compreso tra la Nuova Fiera di Roma ed il litorale romano – Lotto 2
Nuova anulare esterna al GRA	Studio di un nuovo anello autostradale all'area metropolitana di Roma

Tabella 4-3 Piano decennale: quadro degli interventi ricadenti nell'ambito di studio

4.4.2 Autorità Portuale di Civitavecchia: Piano Regolatore Portuale 2004 del Porto Canale di Fiumicino

Il quadro degli obiettivi che attraverso il PRP 2004 la Autorità Portuale ha inteso perseguire possono essere così sinteticamente individuati:

- Incremento del traffico passeggeri e crocieristico che, grazie alla vicinanza con l'aeroporto "Leonardo da Vinci", permetterà a Fiumicino di diventare *home port* per le crociere nel Mediterraneo.

¹¹ Fonte: Rimodulazione del Piano decennale 2003 - 2012

- Realizzazione di un moderno porto turistico all'Isola Sacra per 1.500 posti barca;
- Potenziamento di infrastrutture dedicate alla significativa flotta peschereccia presente nello scalo;
- Riqualificazione e lo sviluppo dei cantieri lungo il Tevere.

In quest'ottica il Piano prevede un complesso quadro di interventi di infrastrutturazione che interesseranno la zona posta a Nord rispetto all'attuale foce del porto canale, ridisegnandone così in modo sostanziale l'assetto generale.

Per ciascun comparto di funzioni, che saranno presenti all'interno della nuova struttura, è prevista la realizzazione di settori separati e serviti indipendentemente l'uno dall'altro dalla viabilità, dai parcheggi e dai servizi.

Il layout previsto dal PRP prevede, procedendo dalla foce verso Nord, le seguenti aree specializzate:

1. *zona pesca* (campitura in colore rosso);
2. *zona crociere* destinata a ricevere navi di dimensioni medio-grandi (campitura in colore verde chiaro);
3. *zona traghetti* (campitura in colore ocra);
4. *zona per navi ro-ro* (campitura in colore viola);
5. *area cantieristica* (campitura in colore verde acqua);
6. *area per attività industriali ed artigianali* (campitura in colore marrone scuro);
7. *zona adibita all'atterraggio della sea-line ed alla stazione di pompaggio dei prodotti petroliferi* (campitura in colore marrone chiaro);

Il quadro della zonizzazione di Piano si completa con le aree dedicate ai servizi portuali, al servizio passeggeri per la navigazione fluviale ed infine ai servizi pubblici e privati di connessione fra la città e la struttura portuale, dove sono previsti impianti sportivi, spazi verdi e zone ricreative.

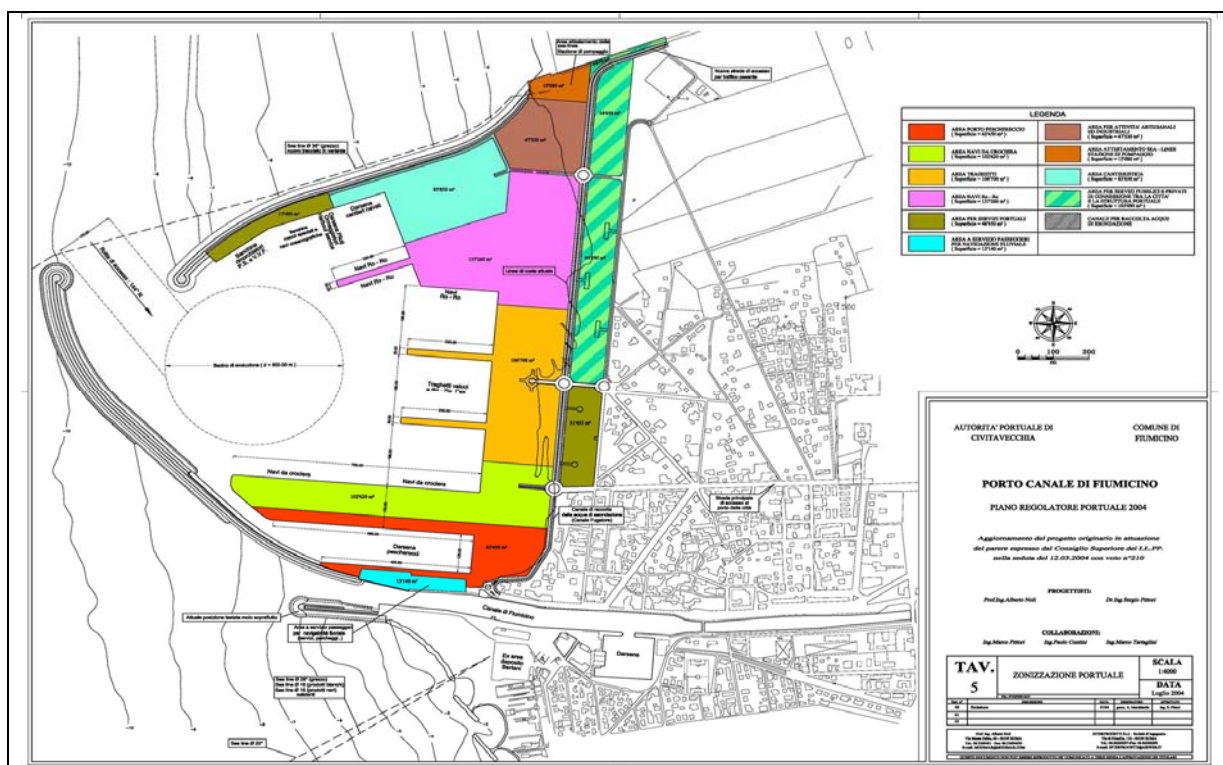


Figura 4-1 PRP 2004: zonizzazione

L'aspetto di maggiore attenzione che risulta dalla realizzazione di un nuovo porto è legato ai collegamenti con l'entroterra. In effetti, l'accesso a Fiumicino rappresenta un importante punto sul quale focalizzare l'attenzione, in modo particolare il nuovo porto potrebbe influire seriamente sui volumi di traffico.

Riguardo questa problematica, sono previsti i seguenti interventi:

- una strada di collegamento tra l'autostrada Roma-Aeroporto e Fiumicino nord, alla biforcazione per Civitavecchia;
- raddoppio di Via Coccia di Morto, dalla quale si potrà raggiungere il nuovo porto da un lato, tramite un'altra strada da adeguare ma già esistente, e Fiumicino sud, mediante il ponte mobile che dovrà essere ricostruito e reso più funzionale, dall'altro lato;
- realizzazione di una nuova viabilità che condurrà verso Fiumicino nord, partendo sempre da Via Coccia di Morto, senza intercettare la viabilità locale.

Per quanto attiene il trasporto ferroviario, è prevista la realizzazione di una sorta di metropolitana di superficie che metterà in collegamento Fiumicino con la rete ferroviaria che collega l'aeroporto con Roma.

Per il settore delle merci è previsto il collegamento diretto con l'interporto di Ponte Galeria.

4.5 La progettualità

4.5.1 Il progetto di una nuova linea di trasporto pubblico su ferro tra il nodo di scambio di Acilia Madonnetta e l'Aeroporto Leonardo da Vinci

Lo "studio di fattibilità delle reti infrastrutturali di trasporto", redatto da ATAC SpA nel gennaio 2006 per conto del Comune di Roma, si inserisce all'interno dello "Schema di assetto preliminare della centralità di Acilia Madonnetta". Tale studio difatti prende in esame le *«proposte di adeguamento e potenziamento dei sistemi infrastrutturali della rete trasportistica viaria e di trasporto pubblico nell'ambito delle attività per la definizione dello Schema di Assetto Preliminare della nuova centralità di Acilia Madonnetta»*.

La finalità dello studio è stata, quindi, quella di selezionare quelle soluzioni infrastrutturali atte ad organizzare al meglio il sistema di trasporto pubblico di superficie, anche in considerazione della trasformazione della Roma-Lido in linea metropolitana e del potenziamento dei servizi ferroviari della linea FR1.

Elemento fondamentale è, come appena detto, la trasformazione della Roma-Lido in linea metropolitana, con allacciamento alla Metro B e con il contestuale potenziamento delle prestazioni, determinato dall'aumento delle frequenze, e dell'accessibilità, grazie all'incremento del numero di stazioni nella tratta extraurbana. Attualmente la tratta ferroviaria della Roma-Lido presenta frequenze medie di servizio di 12 minuti, destinate a aumentare ad ogni 5 minuti, in previsione del suo divenire prolungamento della Metro B fino ad Ostia, così come previsto dal Nuovo PRG di Roma.

Lo studio è quindi inquadrabile come naturale apprendimento delle scelte operate dal NPRG relativamente all'assetto della rete delle metropolitane, così come riportata negli elaborati descrittivi del Piano (Tav. d3 "Infrastrutture per la mobilità") ed in quelli prescrittivi (Tav. p.3.23 "Sistemi e regole").

In quest'ottica, nella prima fase dello studio in parola, sono state individuate cinque possibili ipotesi alternative, tra loro differenti per tracciato e per tecnologia, sinteticamente riportate nella tabella seguente (cfr. Tabella 4-4).

Scenario	Caratteristiche
I	Il tracciato collega il centro abitato di Fiumicino ed i quartieri di

Scenario	Caratteristiche
	Infernetto e Casal Palocco. In particolare, a partire da detto abitato, la nuova linea collega l'Aeroporto Leonardo da Vinci, serve la Nuova Fiera di Roma, attraversa in modo trasversale la linea FR1 e la Roma-Lido, per poi arrivare alla nuova centralità di Acilia Madonnetta.
II	Il corridoio è lo stesso del precedente scenario. Differente è nel tratto nord solo l'attestamento all'aeroporto di Fiumicino, senza l'arrivo nel centro abitato. Nel tratto sud la differenza riguarda solo una differente configurazione per l'attestamento nel quartiere di Infernetto.
III	Il tracciato prevede per la parte nord la medesima soluzione dei due scenari precedenti. La differenza riguarda solo la modalità di attraversamento della nuova centralità di Acilia Madonnetta, e si pone prevalentemente al servizio dei quartieri a più alta densità (Axa), situati ad est di Casal Palocco.
IV	Nella parte nord, anche questo tracciato non prevede variazioni rispetto alle ipotesi precedenti, varia solo per la porzione sud. Prevede, infatti, in uscita dalla centralità di Acilia Madonnetta, una deviazione verso est per servire gli insediamenti delle "Terrazze del Presidente", posti ancora oltre quelli dell'Axa.
V	Tracciato previsto dal Nuovo P.R.G. di Roma.

Tabella 4-4 Quadro delle alternative poste a confronto

Nella seconda fase dello studio in esame, si è quindi giunti all'individuazione di due soli scenari infrastrutturali da sviluppare, che sono risultati quelli maggiormente efficaci dal punto di vista trasportistico ed economico. Tali scenari sono stati il primo ed il secondo.

Entrando nel merito delle alternative prescelte, dall'esame delle loro principali caratteristiche si evince chiaramente come dette alternative differiscano unicamente in ragione della diversa localizzazione e/o configurazione degli attestamenti, mentre risultano pressoché analoghe per quanto concerne la restante parte del tracciato e le stazioni previste lungo di essi.

In ragione di tale evidenza, risulta possibile affermare che le invarianti del progetto sono due e cioè:

1. La connessione con la rinnovata linea ferroviaria Roma-Lido, ossia con la metro B, presso il nodo di scambio di Acilia Madonnetta;
2. Il tratto tra il nodo di scambio di Acilia Madonnetta e l'aeroporto di Fiumicino.

Per quanto riguarda la prima invariante, cioè l'allacciamento della nuova linea ferroviaria/metropolitana alla Metro B, i presupposti nascono direttamente dal NPRG di Roma, che prevede appunto la trasformazione della Roma-Lido in linea metropolitana a proseguimento della Metro B, e la sua diramazione in direzione della Nuova Fiera di Roma.

La seconda invariante, cioè la tratta di collegamento con l'infrastruttura aeroportuale, per contro rappresenta una sostanziale novità rispetto alle originarie configurazioni definite dal NPRG.

Se nel citato elaborato di Piano dedicato alle "Infrastrutture per la mobilità" (Tav. d3) il tracciato della diramazione della linea B della metropolitana si attesta sulla FR1 (cfr. Figura 4-2), nella sua attuale configurazione, a prescindere dalle specifiche diversità di ciascuna delle due alternative selezionate, il nuovo collegamento si pone in affiancamento alla citata linea ferroviaria per poi scavalcarlo e raggiungere direttamente l'aeroporto di Fiumicino (cfr. Figura 4-3).

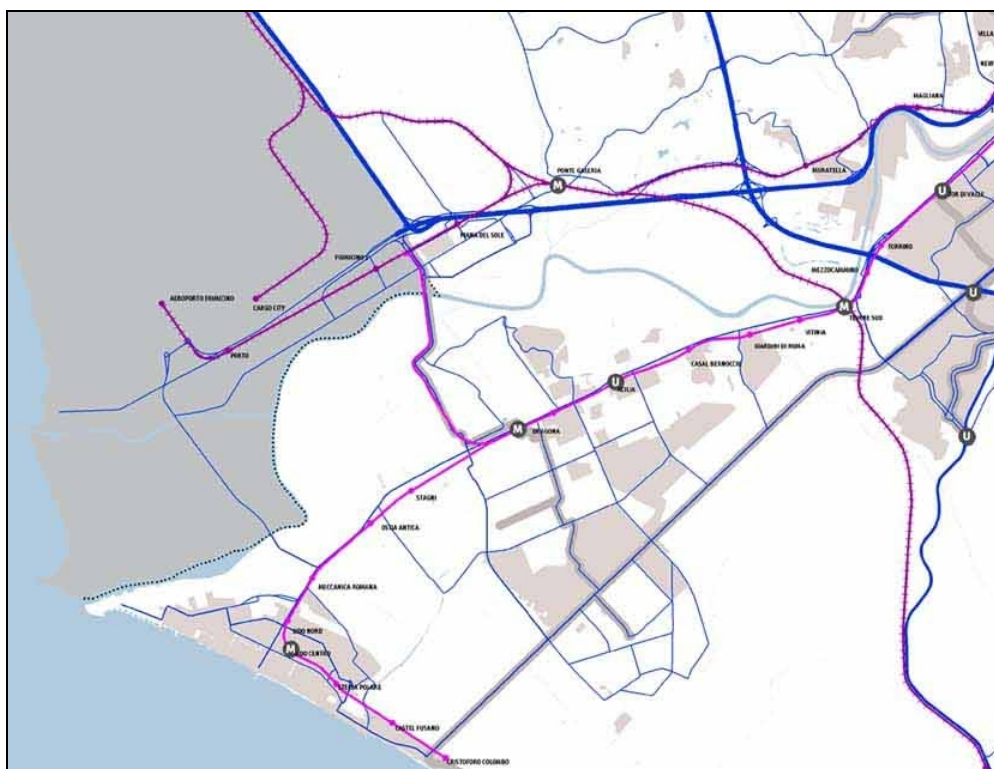


Figura 4-2 Stralcio Tav. d3 "Infrastrutture per la mobilità" (Il tratto di color magenta semplice e quello con le tacche rappresentano rispettivamente le linee metropolitane e quelle ferroviarie)

A fronte di questa sostanziale differenza che distingue il tracciato del nuovo collegamento metropolitano nella sua originaria formulazione di NPRG da quella dello

studio di fattibilità relativo alla centralità Acilia Madonnetta, è possibile affermare che tale seconda ipotesi configura una nuova direttrice su ferro di accesso all'Aeroporto Leonardo da Vinci.

In tal modo, all'ormai consolidata direttrice rappresentata dalla FR1 (Aeroporto-Passo Corese), se ne aggiunge una ulteriore che collega l'aeroporto con Casal Monastero, quale nuovo attestamento della linea Metro B. Secondo le previsioni del NPRG, l'attuale tracciato della linea B è prolungato in direzione Nord-Est fino ad attestarsi sull'arco settentrionale del Grande Raccordo Anulare, in corrispondenza per l'appunto di Casal Monastero.

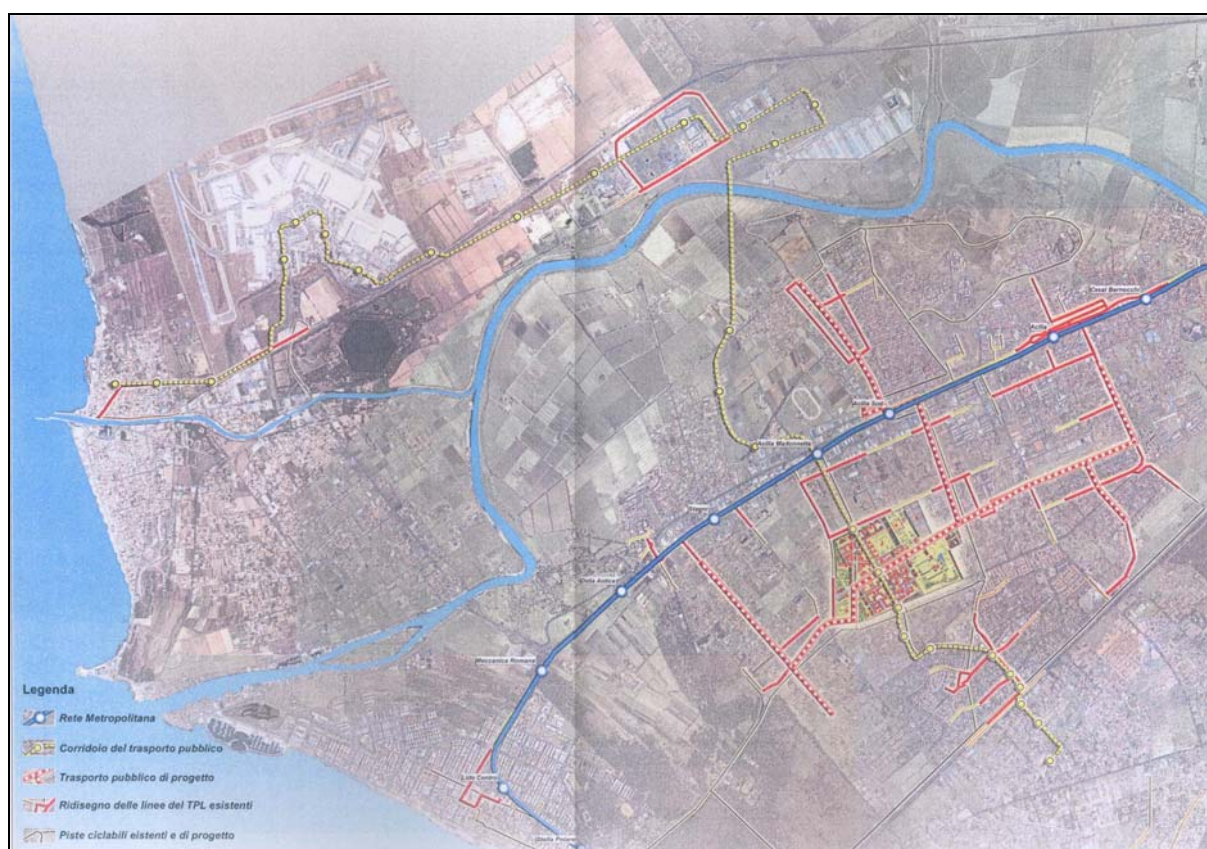


Figura 4-3 Rete di trasporto pubblico di progetto (Tav. TPL2)

Tale soluzione determina un significativo incremento del livello di accessibilità dell'aeroporto, che risulta così collegato al quadrante urbano Nord-Est (attestamento Casal Monastero e nodo di scambio con l'anello ferroviario nella stazione di Roma Tiburtina), all'area urbana centrale (stazione ferroviaria di Roma Termini), al quadrante Sud-occidentale (nodo di scambio con l'anello ferroviario presso la stazione Roma Ostiense) ed infine al distretto direzionale dell'EUR.

4.5.2 Il progetto del Sistema integrato di trasporto plurimodale per l'accesso all'Aeroporto Leonardo da Vinci

Nel maggio del 2007, Aeroporti di Roma SpA, ANAS SpA, RFI SpA ed ATAC SpA, in qualità di Agenzia per la Mobilità del Comune di Roma, hanno costituito un Tavolo Tecnico con l'obiettivo di sviluppare uno studio dedicato alla definizione di un sistema plurimodale di trasporto attraverso il potenziamento delle reti infrastrutturali e dei sistemi modali di accesso all'aeroporto Leonardo da Vinci.

Lo studio del sistema plurimodale, in parte finanziato dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture nel 2008, è stato, altresì sostenuto dalla Comunità Europea che lo ha inserito nei programmi di Sviluppo delle Trans-European Transport Network.

Tale studio, che nell'ottica dei Proponenti si configura quale strumento destinato agli attori istituzionali per il supporto alle decisioni nella programmazione degli interventi sul sistema della mobilità nel quadrante sud-occidentale, nasce dal comune riconoscimento della complessità dello scenario che, dal punto di vista delle funzioni allocate e dei sistemi di mobilità ad esse dedicate, ha innescato il recente sviluppo insediativo del settore Sud-Ovest di Roma, e della necessità di individuare azioni prioritarie sul sistema della mobilità al fine di mitigare le criticità emergenti e, anche, di favorire il coordinamento tra i vari soggetti istituzionalmente e territorialmente interessati.

Il gruppo di lavoro è giunto ad una prima prefigurazione degli interventi infrastrutturali che sarebbero necessari ai fini della creazione di detto sistema integrato di trasporto plurimodale di accesso all'aeroporto Leonardo da Vinci.

Tale prima prefigurazione progettuale comprende i seguenti interventi:

1. Nuova linea non-stop Roma – Aeroporto lungo la direttrice Nord attraverso
 - Realizzazione della bretella Maccarese – Ponte Galeria
 - Quadruplicamento della tratta Ponte Galeria – Fiumicino
2. Nuovo by-pass autostradale di collegamento tra le autostrade A12 e A1
3. Nuovo collegamento Aeroporto di Fiumicino – Acilia Madonnetta come diramazione della linea metropolitana B.

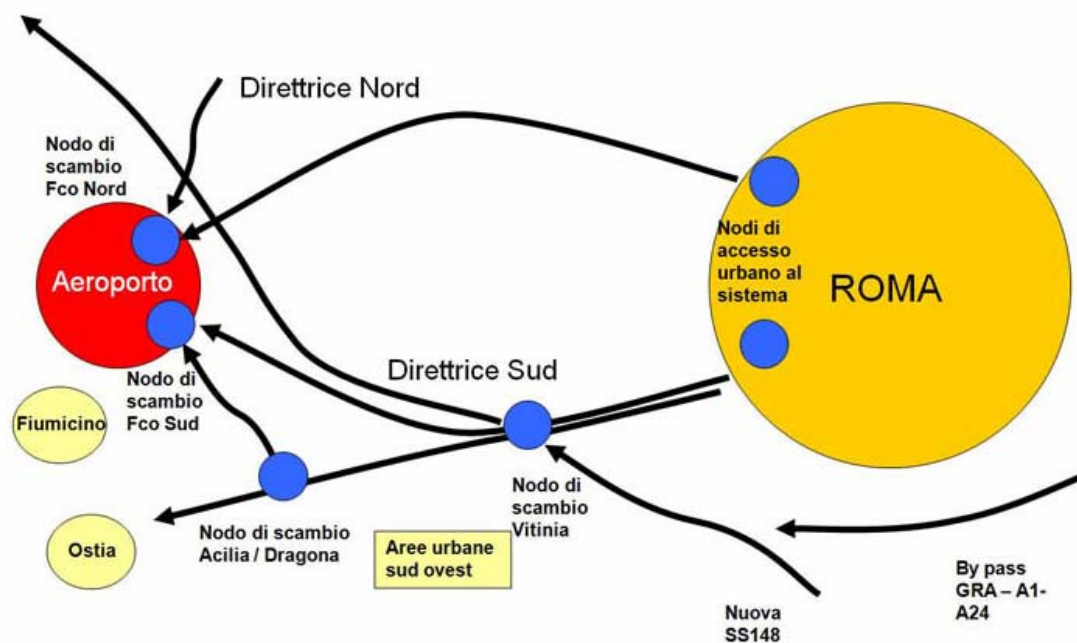


Figura 4.5-4 L'idea progettuale: il sistema plurimodale di trasporto (Fonte: www.romaintermodale.it)

In conclusione è possibile affermare che la composizione del gruppo di lavoro, costituito dai «principali soggetti che realizzano e gestiscono infrastrutture e servizi di trasporto nella area metropolitana di Roma», è di per se stessa garanzia di capacità tecnica, interdisciplinarietà e soprattutto di coordinamento e di organicità di azione.

Il fatto stesso che Aeroporti di Roma, ANAS ed RFI, ossia gli stessi attori che sono espressione delle tre modalità di trasporto concorrenti nell'area di Fiumicino, rispettivamente rappresentate dal trasporto aereo, da quello su gomma e da quello su ferro, nonché ATAC, in qualità di Agenzia della Mobilità del Comune di Roma, facciano parte di detto gruppo di lavoro, costituisce condizione essenziale e strategica per poter attivare quella armonizzazione di obiettivi e tecniche necessaria alla formulazione di una proposta progettuale che dia luogo ad un sistema di trasporto realmente integrato e multimodale.

In altri termini è possibile affermare che l'unione all'interno di un unico gruppo di lavoro dei principali attori cui è in capo la programmazione e gestione di tutti i sistemi di mobilità che determinano l'accessibilità al settore Sud-occidentale dell'area metropolitana romana, rappresenta un qualificante esempio di copianificazione che, in quanto tale, offre un più alto grado di garanzia di fattibilità tecnica e procedurale della proposta progettuale, dal momento che anticipa alla fase della progettazione quella attività di ricomposizione delle diverse istanze ed esigenze espresse dai diversi attori, la cui mancata risoluzione molto spesso inficia il buon esito di un progetto.

4.6 Scenario infrastrutturale programmatico

In considerazione del ruolo dell'aeroporto, quale nodo di scambio intermodale tra la mobilità aerea e quella terrestre, nonché delle peculiarità del contesto territoriale in cui si esso si colloca, si vuole porre in evidenza la centralità rivestita dal tema della accessibilità, al fine di valutare la coerenza degli obiettivi perseguiti dal Progetto a livello di ambito aeroportuale, con le più ampie strategie poste in essere dagli strumenti di programmazione e pianificazione.

In particolare, l'analisi ha condotto alla definizione del cosiddetto *scenario programmatico consolidato* che, a partire dalla configurazione attuale della rete infrastrutturale, includendo gli interventi desunti dalle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione ordinaria e di settore trasporti, dalla progettualità dei gestori delle reti di mobilità e, infine, dalle proposte elaborate da Aeroporti di Roma, ha restituito un quadro complessivo della dotazione infrastrutturale ipotizzabile allo scenario di Progetto, sia per quanto concerne la componente viaria che relativamente a quella ferroviaria.

Rispetto a tale quadro infrastrutturale, sono stati esplicitati e analizzati gli interventi previsti riguardanti le reti della mobilità suddivisi in relazione alla tipologia di infrastruttura, ovvero viaria, ferroviaria e afferente al sistema intermodale.

Le direttrici di seguito individuate costituiscono, pertanto, gli itinerari di accessibilità all'aeroporto che configureranno il sistema infrastrutturale allo scenario temporale cui fa riferimento il Progetto di completamento di Fiumicino Sud (cfr. tav. QPRM.12).

Di seguito vengono schematizzati gli interventi infrastrutturali previsti.

Componente	Interventi
Viaria	Adeguamento Via del Mare - Via Ostiense Ponte di Dragona e viabilità connessa Ponte della Scafa e viabilità connessa Complanari autostradali Roma - Fiumicino
Ferroviaria	Trasformazione della ferrovia Roma - Lido in metropolitana (Metro B) Nuova linea di trasporto nodo di scambio Acilia - Aeroporto di Fiumicino Potenziamento della linea FR1 Bretelle di collegamento di Maccarese
Sistema intermodale	Interporto di Roma - Fiumicino
	Porto di Fiumicino

Tabella 4-5. Interventi previsti sulla rete infrastrutturale.

Allo stato attuale non esiste un collegamento diretto fra lo scalo aeroportuale con il settore meridionale della città di Roma che si sviluppa lungo la via del Mare e via Ostiense.

Il progetto di adeguamento delle due strade, previsto dal Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma ed inserito nel Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico, comporta l'unificazione dei due assi viari e la conseguente realizzazione di un sistema di complanari e svincoli di raccordo con la viabilità locali e di collegamento con i tessuti urbani sorti lungo detta direttrice.

L'itinerario di accesso all'aeroporto si completa, a partire dalla direttrice radiale di Via Ostiense/Via del Mare, con l'asse trasversale rappresentato dalla nuova viabilità e del ponte di Dragona, nuovo punto di passaggio sul Tevere, che, insieme, consentiranno di porre in collegamento diretto la nuova Centralità metropolitana di Acilia Madonnetta e i quartieri residenziali di Dragona, Acilia, Infernetto e Casal Palocco, con le nuove espansioni residenziali e terziarie, sorte lungo la sponda destra del Tevere, e l'aeroporto.

Tale intervento risulta previsto pressoché dalla totalità degli strumenti pianificatori di settore ed ordinari. Per quanto concerne i primi, i riferimenti programmatici sono

rappresentati dal Piano di Bacino per la Mobilità della Provincia di Roma, dal Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico, nonché dal Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio. A livello di pianificazione ordinaria, detti riferimenti sono costituiti dal Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Roma (cfr. tav. QPRM.02), dal Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino (cfr. tav. QPRM.04) e dal Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma (cfr. tav. QPRM.05). Per quanto concerne quest'ultimo strumento, tale intervento rientra all'interno degli studi condotti per la nuova centralità di Acilia Madonnetta.



Figura 4-5 Nuovo collegamento viario di ponte Dragona e nuova linea metropolitana (Fonte: NPRG Elaborati prescrittivi Tavola "Sistemi e regole" p 3.23 e p3.24)

Gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione indagati sul sistema viario hanno condotto alla individuazione di una direttrice costiera che si realizza attraverso

il collegamento di Via dell'aeroporto di Fiumicino con l'area aeroportuale attraverso il nuovo Ponte della Scafa, ad oggi unica infrastruttura di connessione esistente tra il litorale di Ostia e quello di Fiumicino.

L'intervento, incluso nel Programma del Sindaco Commissario per l'emergenza traffico e mobilità (codice C2.1-05) e nel Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio, comprende oltre al nuovo ponte, a due corsie per senso di marcia, anche il riordino della viabilità di connessione.

La principale direttrice territoriale di accesso all'aeroporto è rappresentata, a partire dal GRA, dall'autostrada Roma – Fiumicino che, sebbene sia nata come infrastruttura ad esclusivo servizio di collegamento della Capitale all'aeroporto, ad oggi raccoglie i flussi di traffico provenienti dall'area urbana dell'abitato di Fiumicino, nonché quelli legati alla presenza delle nuove funzioni di rango metropolitano sorte lungo questa direttrice. Tali criticità hanno condotto alla progettazione del sistema delle complanari all'asse autostradale Roma-Fiumicino, previste dal PTPG di Roma, dal PRG di Fiumicino, con lo scopo di poter più efficacemente separare le relazioni di lunga percorrenza da quella di media e breve percorrenza che andrebbero ad usare le complanari, caratterizzate da un maggiore e più efficace grado di connessione con il territorio. Con tale sistema si verrebbe, di fatto, a realizzare una netta distinzione tra le diverse tipologie di flussi di traffico, ripristinando l'originaria destinazione della Autostrada Roma – Fiumicino a servizio dell'aeroporto.

Da nord, la direttrice principale è costituita dall'autostrada A12 che collega il bacino di traffico tirrenico con l'aeroporto. Nel tratto Civitavecchia - Roma, si snoda sulla strada statale Aurelia, in corrispondenza di Civitavecchia, e si sviluppa parallelamente lungo la linea di costa fino ad innestarsi nell'autostrada Roma-Fiumicino.

Una delle principali direttrici, per quanto concerne il sistema del ferro, è rappresentata dall'attuale linea ferroviaria FR1 che, nella tratta extraurbana, da nord-est a sud-ovest attraversa la città di Roma, raccogliendo le provenienze/destinazioni di ambito urbano gravitanti lungo l'anello ferroviario e giungendo all'aeroporto di Fiumicino.

Dall'esame degli atti pianificatori emerge una condivisa volontà di incrementare il servizio ad oggi offerto. Sia il Protocollo d'Intesa siglato nel febbraio 2006 fra Provincia di Roma, Regione Lazio, Comune di Roma, FS S.p.A. e RFI, e finalizzato ad un Progetto unitario ed integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da completare entro il 2015, sia il Piano di Bacino della Mobilità della Provincia di Roma che il Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma prevedono il potenziamento

della linea, in termini di frequenze dei transiti e del numero delle fermate; il PTPG, in particolare, prevede l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico nel tratto compreso tra la stazione di Ponte Galeria e l'aeroporto.

Anche lo studio svolto nell'ambito del sistema plurimodale di trasporto proposto da ADR, ANAS, ATAC e RFI finalizzato al potenziamento delle reti infrastrutturali di accesso all'Aeroporto, prevede il quadruplicamento della tratta Ponte Galeria – Fiumicino.

In quest'ottica, RFI si è impegnata a realizzare il rafforzamento in termini di frequenze della linea FR1 (Aeroporto – Fara Sabina).

La direttrice ferroviaria di accesso all'area aeroportuale da nord-ovest, rappresentata dall'arco settentrionale dell'Anello ferroviario, dalla tratta della linea Roma-Genova approssimativamente compresa tra il nodo di scambio Aurelia 2 e Maccarese, si realizza attraverso i nuovi collegamenti rappresentati dalle due bretelle di Maccarese. Nello specifico, i due interventi, previsti dal Protocollo di Intesa del febbraio 2006 e dal Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma, consentono il collegamento tra la linea FR5 in prossimità di Maccarese con la vecchia linea tirrenica e tra la FR5 e la FR1 nella tratta Ponte Galeria – Fiumicino.

La principale direttrice di collegamento tra l'area urbana di Roma e l'aeroporto di Fiumicino è costituita dalla linea metropolitana B, ex ferrovia concessa Roma-Lido riqulificata in metropolitana e dalla sua diramazione in direzione dell'aeroporto.

Per quanto concerne l'intervento di trasformazione in linea metropolitana B della ex concessa Roma-Lido, tale previsione, contenuta nel PTPG di Roma, nel Piano di Bacino della Mobilità della Provincia di Roma, nel Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma, nello "Studio di fattibilità delle reti infrastrutturali di trasporto - Schema di assetto preliminare della centralità di Acilia Madonnetta" (ATAC SpA, Gennaio 2006) -, comporta l'incremento della frequenza dei transiti e la maggiore capillarità del servizio, ottenuta attraverso la realizzazione di nuove stazioni.

Oltre alla trasformazione dell'attuale linea ferroviaria in linea metropolitana, la rete delle metropolitane previste dalla pianificazione in questo settore si completa con il sostanziale intervento, rappresentato da una diramazione della linea B in direzione dell'aeroporto, in corrispondenza del nodo di scambio di Dragona (Acilia Madonnetta).

I due interventi, la connessione con la rinnovata linea ferroviaria Roma-Lido, ossia con la metro B, presso il nodo di scambio di Acilia Madonnetta, ed il collegamento tra

il nodo di scambio di Acilia Madonnetta e l'aeroporto di Fiumicino configurano, di fatto, una nuova direttrice su ferro di accesso all'Aeroporto Leonardo da Vinci.

All'ormai consolidata direttrice rappresentata dalla FR1 (Aeroporto-Passo Corese), infatti, se ne aggiunge una ulteriore che collega l'aeroporto al tracciato della linea B e quindi direttamente al quadrante Sud-occidentale (Roma Ostiense), al distretto direzionale dell'EUR, nonché all'area urbana centrale (stazione ferroviaria di Roma Termini).

Per quanto riguarda l'obiettivo dello sviluppo dell'intermodalità, in attuazione al Piano Regionale delle Merci, la realizzazione dell'Interporto, ad est del sedime aeroportuale, costituisce, inoltre, un elemento di grande importanza nell'ottica del perseguimento dell'obiettivo di realizzare scambi intermodali tra trasporti aerei, ferroviari, su gomma e navali. Inoltre, attraverso la realizzazione del nuovo Porto, si punta alla creazione di un sistema nodale di interscambio in cui mettere in comunicazione il porto con l'aeroporto e con le piattaforme logistiche.

Discorso a parte viene effettuato per le opere rientranti esclusivamente nelle previsioni del Tavolo Tecnico, di cui al paragrafo 4.5.2, non rappresentate nella tavola QPRM.12 in quanto non trovano riscontro negli strumenti programmatici veri e propri, vigenti all'attualità.

5 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA

5.1 Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)

● Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.01	Piano Territoriale Provinciale Generale: Disegno programmatico di struttura (TP2)	1:100.000
QPRM.02	Piano Territoriale Provinciale Generale: Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario e del trasporto pubblico (TP2.2)	1:150.000
QPRM.03	Piano Territoriale Provinciale Generale: Organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana (TP2.3)	1:150.000

Il principale strumento di pianificazione volto alla tutela e promozione dei caratteri ed dei valori del territorio della provincia di Roma è costituito dal Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG), con il quale la provincia indirizza i processi di trasformazione e di sviluppo del territorio, in coerenza con le direttive regionali e nei limiti del campo di interessi provinciali.

La Provincia di Roma ha adottato il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG), con delibera del Consiglio Provinciale n. 35 del 24 luglio 2009, quale risultato di un prolungato e complesso percorso tecnico-scientifico e partecipativo, avviato nel 2004 dall'amministrazione provinciale in un approccio di condivisione e partecipazione dei cittadini.

Il processo di pianificazione, infatti, a partire dall'elaborazione dello Schema di Piano, adottato con Decreto n. 232 del 11 febbraio 2008, ha comportato, dopo ulteriori consultazioni con la partecipazione degli Enti Locali, le organizzazioni sociali, economiche, ambientali e sindacali operanti a livello provinciale ed osservazioni di privati ed enti, la predisposizione, da parte dell'Ufficio di Piano, delle relative controdeduzioni. Nel mese di giugno 2009 sono state avviate le consultazioni con le Commissioni Consiliari, quindi il Piano Territoriale Provinciale Generale, come controdedotto, è stato presentato e adottato da Consiglio provinciale nella seduta del 24.07.2009 ed è stata avviata la fase finale della procedura di approvazione con la Conferenza di copianificazione tecnica e con la sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione da parte dei presidenti di Regione e Provincia. La procedura di approvazione si è conclusa il 18 gennaio del 2010 con la Delibera del Consiglio Comunale n. 1.

Obiettivo generale perseguito dal PTPG della Provincia di Roma è quello di "Costruire il territorio della Provincia - Area Metropolitana", inteso come "*sistema integrato*" formato da componenti insediative e funzionali diverse per peso, risorse e specializzazione, connesse tra loro da relazioni efficienti e dinamiche di tipo reticolare e differenziate a più livelli.

Sono cinque le strategie fondamentali che indirizzano l'operatività del Piano:

- Sviluppo territorialmente più equilibrato e competitivo: specializzazione ed integrazione funzionale/relazionale tra i 12 sistemi locali del territorio provinciale e il sistema Roma, doppio policentrismo.
- Sostenibilità generale del territorio: costruzione della Rete Ecologica Provinciale; individuazione di circa 80 ha di territorio agricolo tutelato costituente due "nastri verdi" interposti a nord e a sud tra la città di Roma ed i centri dell'hinterland.
- Riordino e qualificazione delle costruzioni insediative urbane e territoriali nella nuova dimensione intercomunale e metropolitana: rafforzare e valorizzare i caratteri e le regole di impianto delle diverse costruzioni insediative urbane e territoriali.
- Efficienza e modernizzazione dell'offerta di sedi (centralità) per le funzioni strategiche, per le attività legate al ciclo della produzione e distribuzione delle merci, per il tempo libero ed il turismo di interesse metropolitano.
- Miglioramento dell'accessibilità generale al territorio ed agli insediamenti privilegiando le relazioni interregionali e quelle metropolitane con il trasporto pubblico sostenibile, con particolare riferimento al servizio ferroviario metropolitano passante, ai corridoi del trasporto pubblico locale, alla mobilità lenta ed alla messa in coerenza tra offerta di trasporto e scelte localizzative degli insediamenti.

Per il sistema della mobilità, le strategie individuate dal Piano per comprendono:

- il completamento e la funzionalizzazione della rete del ferro, passeggeri e merci (SFSI, SFR, SFM - modello passanti);
- l'attrezzatura dei nodi di scambio intermodale in modo differenziato in rapporto ai livelli di servizio (regionale-metropolitano);
- i corridoi di trasporto pubblico (CTP) su strada, integrativi del trasporto su ferro nelle aree scarsamente servite da questo;
- la classificazione funzionale ed uso più specializzato della rete viaria, tenendo conto dei livelli della domanda di mobilità: grande rete, rete provinciale di 1°

livello metropolitano (interbacinale), rete provinciale di 2° livello metropolitano (di bacino locale);

- il potenziamento e riorganizzazione integrata dei nodi attrezzati di scambio verso l'esterno del sistema dei trasporti, nodi passeggeri (aeroporti, porti, stazioni AC, ecc.) e merci (piattaforme logistiche, scali).

Le previsioni del PTPG sono espresse nelle Norme di Attuazione, attraverso direttive e prescrizioni:

- le direttive indirizzano l'attività di pianificazione e programmazione della Provincia, dei Comuni, nonché degli altri soggetti interessati dal presente Piano;
- le prescrizioni (e vincoli) costituiscono determinazioni di carattere vincolante che prevalgono nei confronti degli strumenti di pianificazione e programmazione della Provincia, delle Comunità Montane e dei Comuni e delle loro varianti; ad esse si applicano le misure di salvaguardia, ai sensi dell'art. 5 delle NA.

Il PTPG si compone dei seguenti documenti:

- Relazione di piano
- Norme di Attuazione
- Elaborati grafici di piano

Gli elaborati grafici sono suddivisi in elaborati strutturali ed elaborati integrativi tematici del Rapporto Territorio, il documento che costituisce la base conoscitiva sintetica e di valutazione aggiornata del territorio provinciale e ne individua caratteri e valori invariati, dinamiche e fattori di trasformazione, problemi in atto e di prospettiva.

Gli elaborati strutturali, TP1 e TP2, mostrano le principali determinazioni del piano e la coerenza complessiva delle proposte in relazione al sistema ambientale, insediativo morfologico/funzionale, e della mobilità, con riferimento alla rete ferroviaria, metropolitana, al trasporto pubblico, ed alla viabilità.

In particolare, il Piano, come esplicitato all'interno della tavola di PTPG *TP2-Disegno programmatico di struttura* (cfr. tav. QPRM.01), fornisce gli schemi di struttura orientativi per l'assetto complessivo del territorio provinciale, ponendo i temi-obiettivo di sistema (ambientale, insediativo-morfologico e funzionale e della mobilità) che, nel loro insieme configurano una "immagine" programmatica dell'assetto territoriale della provincia metropolitana.

Dalla lettura della tavola sopra citata, emergono tre principali punti fondativi della strategia di Piano per l'assetto programmatico territoriale entro cui è inquadrabile l'area di studio:

1. il contenimento della crescita insediativa, ed il conseguente rafforzamento e riqualificazione del tessuto urbano esistente che vede, nel Piano una definizione della sua configurazione, attuale e programmata;
2. la presenza del sistema dell'area protetta della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano che, in ragione della definizione della configurazione del tessuto insediativo, si estende prevalentemente a nord ed a sud del sedime aeroportuale;
3. l'individuazione di un Parco delle funzioni strategiche metropolitane (PSM.2) lungo la direttrice Roma – Fiumicino

Rispetto al primo punto, le direttive di disegno di struttura per il sistema insediativo indicate dal Piano (cfr. tav. QPRM.01) risultano prevalentemente finalizzate al contenimento della formazione di nuove periferie e della diffusione insediativa nel territorio, attraverso la definizione di limiti orientativi di contenimento degli insediamenti esistenti, nonché al riordino dei tessuti insediativi urbani, con la valorizzazione dei centri storici e la compattazione e riqualificazione degli insediamenti consolidati.

In particolare, rispetto all'area territoriale dell'intorno aeroportuale, il Piano prevede il riordino, la riqualificazione e l'integrazione funzionale delle varie parti della cosiddetta "città del mare" (tav. TP.2 del PTPG – *A2 Costruzioni insediative urbane*), ovvero di quelle consolidate, come Acilia, Lido di Ostia, Isola Sacra, Fiumicino, e dei quartieri e nuclei recenti sorti sugli assi di Via Portuense Via Ostiense- Via del Mare, Cristoforo Colombo.

Nel contempo, il Piano intende mantenere separata la "città del mare" dalla costruzione urbana di Roma usando come discontinuità le riserve naturali ed, in particolare, la piana alluvionale del Tevere, che oltre a costituire una grande riserva ambientale, rappresenta la testimonianza di uno dei paesaggi storici componenti la campagna romana.

Per quanto riguarda il punto 2, come si evince dalla Tavola QPRM.01 sopra citata e come mostrato più dettagliatamente nella "Carta delle aree soggette a disciplina di tutela" (cfr. tav. QPRM.09), l'intorno aeroportuale è interessato dall'ampia area naturale protetta, individuata dal Piano come *APN1*, della Riserva Naturale Statale "Litorale Romano". Rispetto al sistema ambientale, il Piano intende tutelare e

valorizzare le risorse naturalistiche, utilizzandole sia come componenti ordinatrici delle costruzioni insediative che per dare continuità al sistema delle aree protette.

In questo contesto, si evince come l'unica parte di Riserva Naturale Statale del Litorale Romano che ricade all'interno del sedime aeroportuale è costituita da una porzione modesta, in corrispondenza del confine meridionale dell'area.

In relazione al terzo punto, si evidenzia come, lungo la direttrice Roma – Fiumicino, il Piano preveda la dislocazione delle funzioni metropolitane di interesse strategico, promosse dalla presenza dell'aeroporto. Il piano individua, infatti, tale direttrice quale asse privilegiato di localizzazione di grandi attrezzature di accoglienza e di rappresentanza molto qualificata, sotto il profilo funzionale, ambientale ed architettonico, accesso principale e biglietto da visita per l'immagine della città e della provincia.

Come mostrato nella tavola TP.2, per rafforzare il funzionamento metropolitano di questa parte di territorio provinciale, il PTPG individua, quale sede delle funzioni strategiche, il *Parco di funzioni strategiche metropolitane PSM2*, il cui modello organizzativo spaziale è costituito da un sistema unitario articolato in quattro gruppi di aree (a, b, c, d) con filiere di funzioni compatibili e attività specializzate coerenti fra di loro e legate all'aeroporto.

L'area aeroportuale, pertanto, si colloca all'interno di questo sistema delle funzioni strategiche; nello specifico, il Piano conferma all'interno dell'area del sedime aeroportuale, individuata con la lettera *a*, le attività ed i servizi logistici, direzionalità ed uffici di rappresentanza connessi all'Aeroporto; nell'area indicata dal Piano con la lettera *b*, sono previsti uffici e servizi di rappresentanza, comunicazione e ricettività connessi al polo fieristico ed al center gross; l'area *c* è destinata alle funzioni qualificate legate al tempo libero, parchi tematici, sport, ricettività ed alla ricerca sperimentale; l'area *d* include nuove e vecchie aree per sedi per la direzionalità economica e amministrativa, la ricettività e lo sport, l'Università alla Magliana-ex Alitalia.

I gruppi di aree sono separati da ampie fasce trasversali di territorio agricolo che connettono la Valle del Tevere, il Parco del Litorale e l'entroterra.

Tuttavia, la localizzazione dei Parchi nelle tavole di piano ha perimetri orientativi, in quanto comporta per i Comuni, in sede di adeguamento dei PRG, un'azione di salvaguardia rispetto a possibili usi impropri o frammentati delle aree. Il PTPG fornisce in sede normativa direttive generali relative al dimensionamento, agli usi preferenziali ed ai modelli organizzativi dei Parchi.

La programmazione e l'attuazione degli interventi nei Parchi di funzioni strategiche sono subordinate all'attivazione di Intese o Accordi di Programma promossi dalla Provincia e/o dai Comuni e/o degli altri soggetti pubblici e privati interessati, finalizzati alla redazione di Programmi di fattibilità e Masterplan di coordinamento spaziale degli interventi stessi.

Dalla lettura del disegno programmatico di struttura del territorio in esame, si evince, pertanto, che la quasi totalità dell'area compresa all'interno del sedime aeroportuale è riconosciuta dal PTPG quale sede delle funzioni strategiche e che solo un'esigua porzione ricade all'esterno, in un territorio caratterizzato dalla presenza dell'area della Riserva.

L'organizzazione funzionale del sistema della mobilità, sia per la rete ferroviaria che per quella viaria, è esplicitata all'interno, rispettivamente delle tavole TP.2.2 e TP.2.3. del PTPG.

In particolare, per quanto la lettura della rete di trasporto ferroviaria e della rete metropolitana indicata dal PTPG, dalla lettura della tavola *TP-2.2 Organizzazione funzionale della rete del servizio ferroviario metropolitano e regionale e dei corridoi del trasporto pubblico* (cfr. tav. QPRM.02), in relazione all'area in esame, si evidenziano:

- il potenziamento del *Passante del Tevere FM1* fra i nodi di scambio metropolitano di Fara Sabina/Montelibretti e Fiumicino Aeroporto con l'adeguamento infrastrutturale e tecnologico nel tratto fra la stazione di Ponte Galeria e l'aeroporto di Fiumicino;
- bretella di collegamento tra la linea Roma-Genova e la tratta Maccarese – Ponte Galeria;
- bretella di collegamento tra la tratta Maccarese-Ponte Galeria e la tratta Ponte Galeria-Fiumicino (linea Roma-Fiumicino)
- il nodo di scambio regionale e metropolitano in corrispondenza di Fiumicino Aeroporto, sulla FR1;
- la riqualificazione in linea metropolitana della ferrovia concessa Roma-Lido
- la diramazione della linea metropolitana B da Acilia Madonnetta in direzione Fiera di Roma.

Inoltre, il PTPG perseguendo la finalità del miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico collettivo, attraverso l'individuazione di nuovi servizi su gomma o il potenziamento di quelli attuali, prevede la creazione di una rete provinciale di *Corridoi del trasporto pubblico* (CTP), sulle direttrici non servite dalla ferrovia e ad

integrazione della rete su ferro, dotata di misure di priorità rispetto al traffico privato (corsie riservate o sede propria).

Il CTP proposto dal PTPG, inquadrabile all'interno dell'area in esame, è quello denominato CTP5 Fiumicino-Ostia-Fiera di Roma, e fa parte, come detto, dell'intero sistema dei corridoi programmato dalla Provincia di Roma nel proprio Piano di Bacino, comprendente complessivamente dieci corridoi distribuiti sul territorio provinciale con funzione di adduzione del trasporto pubblico su gomma alla rete del ferro.

Per la verifica e la realizzazione dei Corridoi del trasporto pubblico, la Provincia promuove Studi di fattibilità e progettazioni (art.83 co.4. NA); in particolare, relativamente al corridoio per la mobilità C5 – Fiumicino Paese – Ostia – Fiera di Roma 5, il cui progetto è in fase di definitivo, la Provincia ha avviato la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Tale opera è anche compresa nel Programma triennale delle opere pubbliche della Provincia di Roma per il triennio 2007/2009, approvato con D.C.P. n. 173 del 22.02.07, successivamente modificato con D.C.P. n. 191 del 02.07.07, nel quale è prevista la "Progettazione e realizzazione di corridoi del trasporto collettivo di interesse metropolitano".

Il Corridoio del trasporto pubblico C5 Fiumicino Paese - Ostia - Fiera di Roma, nasce per mettere in connessione il centro abitato di Fiumicino (nuovo porto commerciale) e Isola Sacra (con il nuovo porto turistico) con le stazioni della Roma-Lido di Ostia, di Parco Leonardo e della Nuova Fiera di Roma.

E' costituito da due rami principali: il primo va da Fiumicino Paese a Fiera di Roma, il secondo da Fiumicino Porto ad Ostia, attraverso il nuovo ponte della Scafa.

All'interno della tavola *TP-2.3 Organizzazione funzionale della rete e delle attrezzature per la viabilità metropolitana* (cfr. tav. QPRM.03), in relazione alla rete viaria della provincia metropolitana il PTPG individua per l'area in esame:

- il completamento del sistema delle complanari all'autostrada Roma-Fiumicino
- il collegamento Acilia Madonnetta-Ponte di Dragona prolungato dentro l'area della piattaforma logistica di Fiumicino in parallelo alla A12 Roma-Civitavecchia e collegato alle complanari della Roma-Fiumicino.

5.2 Il Piano Regolatore Generale di Fiumicino



Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.04	Pianificazione locale: PRG Comune di Fiumicino	1:25.000

Gli obiettivi

Il Piano, come indicato all'art. 1, capo I, ha per oggetto "le trasformazioni fisiche e funzionali di rilevanza urbanistica, ambientale, paesistica dell'intero territorio comunale".

Obiettivi generali del piano (art. 2, capo I) riguardano le seguenti priorità:

- Coordinamento e condivisione degli obiettivi della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano;
- Tutela attiva dell'ambiente attraverso azioni di valorizzazione del territorio, tendenti alla qualificazione paesistico-ambientale, naturalistica e percettiva, contemporaneamente in grado di suscitare effetti economici ed occupazionali positivi;
- Recupero e riqualificazione dei centri abitati attraverso la riconnotazione morfo-tipologica, funzionale ed estetica dello spazio urbano;
- Contenimento delle previsioni edificatorie all'interno dei nuclei esistenti, evitando di proporre la formazione di nuovi centri che provocherebbero un ulteriore consumo dello spazio extraurbano;
- Sviluppo e qualificazione del sistema dell'accessibilità alle diverse parti del territorio comunale;
- Individuazione delle principali vocazioni del Comune di Fiumicino nei settori dell'agricoltura e delle attività connesse, della ricettività e del tempo libero, della portualità turistica e peschereccia;
- Equa distribuzione, tra pubblico e privato, degli oneri e dei vantaggi economici derivanti dal processo di trasformazione della città e del territorio.

Con riferimento ai cinque sistemi nei quali è strutturato il Piano, relativamente a quello storico-ambientale, il PRG individua quale obiettivo primario la "tutela assoluta", in quanto l'ambiente viene ritenuto elemento caratterizzante dell'identità comunale.

Il Piano intende considerare il patrimonio storico-ambientale come una invariante da garantire alle generazioni future, ma allo stesso tempo da sfruttare ai fini della fruizione da parte di tutti.

In riferimento ai sistemi produttivo e della residenza, il PRG esprime l'intento principale di riqualificare e consolidare il tessuto insediativo esistente, nonché garantire una crescita insediativa organica e congrua con quella della prima cintura della città di Roma.

Inoltre, in questa sezione del Piano, si fa espressamente riferimento alla volontà di promuovere la riqualificazione e lo sviluppo delle attività già presenti sul territorio. Infatti, esso intende "riordinare la pianificazione tenendo conto del ruolo che le attività produttive possono svolgere nella ristrutturazione del territorio", in quanto capaci di attirare altre tipologie di strutture insediative.

Analizzando, poi, quanto previsto per il *sistema della mobilità*, si evince che obiettivo del PRG è quello del rafforzamento delle relazioni tra le diverse aree residenziali e funzionali presenti nel comune. Questo per incoraggiare le diverse tipologie di attività esistenti ed in via di realizzazione, con l'idea di ottenere un miglioramento generale della mobilità dei cittadini e dell'efficienza del sistema insediativo. Il tutto, comunque, rivolto a migliorare non solo gli spostamenti interni al comune, ma anche le relazioni tra Fiumicino e i comuni circostanti, Roma in primo luogo.

In relazione al tema del sistema dei servizi pubblici, obiettivo principale è quello di favorire il consolidamento dei luoghi centrali dei diversi centri abitati esistenti, per poter potenziare il ruolo del Comune.

5.3 Il Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma (NPRG)



Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.05	Pianificazione locale: PRG Comune di Roma	1:25.000

Gli obiettivi

Il NPRG è uno strumento di "definizione strategica per lo sviluppo economico e sociale della città, della sua forma fisica e di definizione delle procedure e delle regole per l'ordinaria amministrazione delle più minute trasformazioni urbane".

Il PRG intende fare propri i principi:

3. della sostenibilità, intesa come "definizione delle condizioni ambientali e funzionali entro cui possono svilupparsi i progetti per lo sviluppo e la competitività della città"
4. della sussidiarietà, intesa come "definizione della massima efficienza operativa per raggiungere gli obiettivi del miglioramento della vita quotidiana dei cittadini mettendo le istituzioni più vicine ai nuovi municipi, nelle condizioni di stimolare, promuovere e gestire tutti i programmi di riqualificazione diffusa e lasciando al governo generale della città la realizzazione degli elementi strutturanti".

Il nuovo Piano definisce una serie di trasformazioni legate alla compatibilità ambientale, al ridimensionamento, alla rilocalizzazione ed allo sviluppo della rete di trasporto ferro-gomma, per rendere più facile il futuro passaggio verso la definizione della "città metropolitana".

L'idea di una città assunta dal NPRG è costituita da un "sistema di città contigue", che trovano in questo Piano un punto di unione, attraverso regole trasformative comuni che tuttavia permettono un autonomo sviluppo locale. Secondo tale visione, vengono a modificarsi completamente i rapporti esistenti tra le aree centrali e le periferie.

Il piano propone quindi un doppio livello di struttura funzionale della città:

- 1) il primo è a grande scala e riguarda l'organizzazione e la funzionalità del sistema dei grandi parchi, dei grandi servizi urbani, della mobilità su ferro e della viabilità su gomma di livello urbano e il sistema della nuova centralità;
- 2) il secondo riguarda la ricomposizione dei tessuti della città esistente.

I principi strutturanti la visione assunta dal NPRG sono:

- a. la dimensione metropolitana, alla quale si relaziona l'articolazione del territorio in comuni autonomi, le città della metropoli;
- b. il principio della sostenibilità;
- c. il nuovo sistema della mobilità;
- d. il primato della città svantaggiata;
- e. una trasformazione qualitativa: il ruolo della storia.

La delinearazione di ciascuna di queste opzioni determina la "forma della città" che il piano vuole realizzare:

- una città aperta verso il territorio ed articolata al suo interno;

- una città accessibile, per esaltare le possibilità di relazioni fra tutti i suoi punti;
- una città attraversata da un sistema di spazi aperti a cuneo fin nel cuore dell'area;
- una città costituita da centralità basate sulle identità sociali esistenti, sui nodi di scambio che le mettono in rete, sulla valorizzazione degli elementi storici presenti, ed intese come punti dei tessuti edilizi capaci di costituire magneti attrattori di attività rivitalizzanti e qualificanti.

Struttura del piano

Il nuovo PRG di Roma risulta così costituito:

- Relazione;
- Norme Tecniche;
- Elaborati prescrittivi;
- Elaborati gestionali;
- Elaborati descrittivi;
- Elaborati indicativi;
- Elaborati cartografici, articolati in diversi tipi di tavole:
 - a. tavole allegate alle NTA;
 - b. tavole di carattere indicativo.
- Guide agli interventi.

Gli elementi strutturanti il PRG sono tre:

- il sistema storico-ambientale;
- il sistema della mobilità;
- il sistema delle nuove centralità ed un'organizzazione policentrica.

Previsioni per il sistema relazionale – ambito di studio

Il sistema della mobilità previsto dal nuovo PRG, ricalca il principio di una mobilità sostenibile, concetto definito anche in numerosi documenti dell'Unione Europea degli anni novanta, a cui ha fatto seguito nel 2001 il Libro bianco UE per le politiche dei trasporti e, a livello nazionale, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Obiettivo principale è quello di incrementare l'efficienza e le prestazioni dell'attuale sistema di mobilità, sulla base delle seguenti motivazioni:

- una forte spinta ad integrare le politiche urbanistiche e della mobilità con l'intero quadro di pianificazione territoriale, usi del suolo e sistemi di trasporto e insediativo;

- la consapevolezza di un grosso impegno per realizzare le infrastrutture necessarie per il trasporto di massa, nel medio - lungo periodo, nonché rendere efficiente a breve termine i sistemi di trasporto già esistenti;
- la necessità di avviare un sistema modale di reti integrate;
- estendere la mobilità pedonale e ciclabile;
- cercare strumenti normativi ed organizzativi per migliorare il sistema di distribuzione delle merci nell'ambito urbano, con piattaforme logistiche anche di minori dimensioni;
- migliorare l'intero sistema organizzativo per ridurre gli impatti del traffico sull'ambiente.

Nello specifico, all'interno del territorio oggetto di studio, il PRG prevede:

per la rete viaria

- *Adeguamento via del Mare e via Ostiense*, attraverso l'unificazione dei due assi viari e la conseguente realizzazione di un sistema di complanari e svincoli di raccordo con la viabilità locali e di collegamento con i tessuti urbani sorti lungo detta direttrice.
- *Nuovo Ponte di Dragona e viabilità connessa*. Tale intervento si configura come nuova direttrice di collegamento trasversale tra le nuove espansioni residenziali e terziarie sorte lungo la sponda destra del Tevere, la nuova centralità di Acilia Madonnetta e le aree urbane di Acilia, Casal Palocco, AXA ed Infernetto.

per la rete del ferro

- *Trasformazione dell'attuale linea ferroviaria Roma-Lido in linea metropolitana B* e diramazione della linea B, all'altezza del previsto nodo di scambio di Dragona (Acilia Madonnetta), in direzione della Nuova Fiera di Roma.
- *Nuova linea di trasporto pubblico nodo di scambio Acilia-Aeroporto di Fiumicino*, costituito da un nuovo link ferroviario tra la stazione di Acilia Madonnetta e l'area dei nuovi parcheggi previsti dal Progetto di completamento in corrispondenza di Cargo City

6 LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE E LA DISCIPLINA DI TUTELA

6.1 La pianificazione ambientale

6.1.1 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

● Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.06	Piano Territoriale Paesistico Regionale - Sistemi ed ambiti di paesaggio (tavola A)	1:25.000
QPRM.07	Piano Territoriale Paesistico Regionale: beni paesaggistici (tavola B)	1:25.000

In relazione alla tipologia, rilevanza e integrità dei valori paesaggistici presenti all'interno del territorio regionale, il PTPR definisce i cosiddetti "Beni Paesaggistici" (cfr. tav. QPRM.07), ovvero individua gli ambiti di paesaggio costituenti sistemi di unità elementari tipiche, riconoscibili nel contesto territoriale, e di aree che svolgono la funzione di connessione tra i vari tipi di paesaggio.

L'individuazione dei sistemi di paesaggio, operata all'interno del PTPR nelle Tavole A, si fonda sulla analisi conoscitiva delle specifiche caratteristiche storico-culturali, naturalistiche ed estetico-percettive degli elementi territoriali presenti.

Il Piano individua tre principali configurazioni di paesaggio:

- Sistema del Paesaggio Naturale
- Sistema del Paesaggio Agrario
- Sistema del Paesaggio insediativo

Al loro interno, tali sistemi si articolano in ulteriori paesaggi:

<i>Sistemi</i>	<i>Ambiti di Paesaggio</i>
Sistema del Paesaggio Naturale	Paesaggio naturale Paesaggio naturale di continuità Paesaggio naturale agrario Fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua
Sistema del Paesaggio Agrario	Paesaggio agrario di rilevante valore Paesaggio agrario di valore Paesaggio agrario di continuità
Sistema del Paesaggio	Paesaggio dei centri e nuclei storici con relativa fascia di

Insediativo	rispetto di 150 metri Parchi, Ville e Giardini storici Paesaggio degli insediamenti urbani Paesaggi dell'insediamento in evoluzione Paesaggio dell'insediamento storico diffuso Reti infrastrutture e servizi
-------------	--

Come già più volte detto nel corso del presente Studio di Impatto Ambientale, gli interventi in progetto ricadono per la quasi totalità all'interno del sedime aeroportuale, tranne che per parte del tracciato del People mover e la frazione del nuovo svincolo di accesso all'area Cargo City che si connette con l'autostrada Fiumicino - Roma. Sia il sedime aeroportuale che le aree esterne ad esso e interessate dal Progetto, sono individuate all'interno del PTPR come *Sistemi del Paesaggio insediativo*, nello specifico fra le Reti di infrastrutture e servizi (cfr. tavole A23 ed A28). Una piccola area all'interno del sedime aeroportuale, in corrispondenza dell'Area Centrale a ridosso del confine meridionale del sedime, è individuata dal PTPR, insieme alla porzione di territorio comprendente il Lago di Traiano, quale Paesaggio dell'insediamento Storico Diffuso; tale area è coinvolta parzialmente da un unico intervento, ovvero i lavori di ampliamento della Caserma di Polozia. Esiste un'area di modestissime dimensioni posta in corrispondenza del Collettore generale delle acque basse, classificata come "Paesaggio naturale" e non è interessata da interventi.

Rispetto alle aree poste nell'intorno dell'ambito aeroportuale, è possibile individuare, a nord-ovest di questo, sistemi ed ambiti di paesaggio naturale agrario, corrispondente in gran parte alla Riserva Naturale del Litorale Romano, la cui naturale vocazione agricola conferisce un rilevante valore anche dal punto di vista dell'assetto percettivo e panoramico, propri del paesaggio agrario tradizionale.

Lungo la fascia costiera, il PTPR individua sistemi del paesaggio naturale e naturale di continuità, con ambiti di recupero e valorizzazione paesistica in corrispondenza di una fascia di circa 300 metri dalla linea di costa.

La porzione di territorio nord-orientale rispetto all'ambito aeroportuale, al di là dell'asse infrastrutturale dell'autostrada A12, è caratterizzata da un sistema di paesaggio prevalentemente agrario di rilevante valore, cui si inseriscono lembi di paesaggio naturale per lo più legati ai corsi d'acqua ed alla presenza del sito SIC Macchia Grande di Ponte Galeria.

L'ambito fluviale del Tevere, si caratterizza per un paesaggio naturale agrario, che si sviluppa prevalentemente in sinistra idrografica del corso d'acqua; mentre, la porzione di territorio, in destra idrografica, compresa tra il canale navigabile di Fiumicino e la foce del Tevere, è caratterizzata da un paesaggio degli insediamenti urbani, in cui si individuano aree residuali di paesaggio agrario di continuità.

La tavola B, "Beni del paesaggio" (e i relativi repertori), contiene la descrizione ed individuazione cartografica con identificativo regionale dei beni paesaggistici di cui all'art. 134, comma 1, lett. a), b) e c) del Codice; essa ha natura prescrittiva, ovvero il PTPR definisce disposizioni che regolano gli usi compatibili delle porzioni di territorio individuate.

All'interno della Tavola B sono individuati i seguenti vincoli:

Contenuti Tavola B		
<i>Vincoli dichiarativi</i>	Immobili e aree di notevole interesse pubblico	L.R. 37/83, art. 14 L.R. 24/98, art. 134 co. 1, lett. a) D.Lgs. 42/04
<i>Vincoli ricognitivi di legge</i>	Aree tutelate per legge Questo titolo comprende l'originario capo II della L.R. 24/98, relativo ai beni sottoposti a vincolo paesistico "ope legis" ai sensi dell' art. 142 del D.Lgs. 42/2002 (ex art.1 della legge 431/85) e tiene conto delle modifiche introdotte dal D.Lgs. 42/2002 e del nuovo impianto della normativa dei paesaggi.	Art. 134, co.1, lett b) D.Lgs. 42/04
<i>Vincoli ricognitivi di Piano</i>	Immobili e aree tipizzati dal Piano Paesaggistico Il PTPR ha tipizzato, individuato e sottoposto a tutela alcuni fra immobili ed aree ritenute connotative ed identitarie del territorio e della comunità laziale e tali da essere assunte a qualificazione di paesaggio.	Art. 134, co.1, lett. c) D.Lgs. 42/04

Nello specifico dell'area oggetto di studio, non essendo presenti vincoli ricognitivi di Piano, la trattazione dello stato dei vincoli è stata affrontata in modo unitario all'interno del paragrafo 6.3, relativamente all'individuazione dei beni paesaggistici e culturali vincolati da DD.MM. e dei beni tutelati *ope legis*.

6.2 Le aree soggette a tutela ambientale

6.2.1 Parchi e riserve: la Riserva Naturale Statale del "Litorale romano"



Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.09	Carta delle aree soggette a disciplina di tutela	1:25.000
QPRM.10	Piano della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano: zonizzazione	1:25.000

La Riserva Naturale "Litorale Romano" è stata istituita, ai sensi della Legge 394/91 con D.M. Ambiente 29/03/1996.

La Riserva si estende nei Comuni di Roma e Fiumicino: la superficie complessiva è pari a 16.327 ha, e, in particolare, poco più di 8.000 ha nel Comune di Roma e poco meno di 8.000 ha nel Comune di Fiumicino.

La gestione è affidata ad entrambi i Comuni, ciascuna per il proprio territorio di competenza.

In seguito alla stipula di Convenzioni tra il Ministero dell'Ambiente e i Comuni di Roma (febbraio 1997) e di Fiumicino (aprile 1997), i due Comuni hanno iniziato l'iter per la redazione del Piano di Gestione e del relativo Regolamento Attuativo, che "garantisce una gestione del territorio volta ad armonizzare le esigenze di tutela con quelle di sviluppo socio - economico ..." (cfr. art. 10 D.M. 29/3/1996).

Il Comune di Roma ha elaborato, per la propria quota parte, un Piano di Gestione, approvato con delibera del C.C. n. 181 del 11/10/2004, e presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il Consiglio Comunale ha anche approvato una mozione, inviata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con cui si chiede che al momento dell'adozione questo dovrà provvedere alla pubblicazione del Piano, in quanto l'attuale Legge Quadro in materia di Aree Protette - L. 394/91- ed il decreto istitutivo della Riserva, non prevedono tale fase.

Il Comune di Fiumicino ha affidato ad un gruppo di esperti il compito di redigere studi preliminari per la redazione del piano; successivamente, ad ottobre 2001, il Piano di Gestione è stato presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

L'iter approvativo per entrambi i Piani di Gestione redatti dai comuni di Roma e Fiumicino, ad oggi, non risulta ancora concluso; il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha, infatti, avviato una fase di armonizzazione dei

due piani al fine di redigere un Piano unico ed aggiornare la zonizzazione in riferimento alla L. 394/91.

Al termine dell'iter di approvazione sarà individuato un unico Ente di gestione della Riserva. In ogni caso, fino a quando il Piano non sarà approvato dal Ministero dell'Ambiente, restano in vigore le "Misure provvisorie di salvaguardia" previste dal Decreto istitutivo del 29 marzo 1996, (art. 7). Sempre nell'ambito del decreto istitutivo, viene effettuata una suddivisione del territorio della riserva in aree di tipo 1 e aree di tipo 2 (art. 2, co. 1); le prime sono caratterizzate da ambienti di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e culturale con limitato o inesistente grado di antropizzazione, mentre nelle seconde si riscontrano prevalentemente ambienti agricoli a maggiore grado di antropizzazione con funzioni di interconnessione territoriale e naturalistica delle aree di tipo 1 ovvero, destinate al recupero territoriale, ambientale e paesaggistico.

Come si evince dalla tavola QPRM.09, gran parte del territorio dell'intorno aeroportuale è classificato come area di tipo 2 (tutela limitata), tranne che per l'area di Focene e delle vasche di Maccarese le quali sono sottoposte a disciplina di tutela integrale, propria delle aree di tipo 1. Per quanto riguarda l'area del sedime aeroportuale, essa interessa una porzione di riserva a ridosso del confine meridionale; tale area, secondo la classificazione poc'anzi citata, è inserita per la stragrande maggioranza tra le aree di tipo 1 ed un piccolo lembo tra quelle di tipo 2. All'interno del Piano di gestione della Riserva redatto dal Comune di Fiumicino viene definito l'assetto potenziale del territorio della Riserva che si realizza sia attraverso una disciplina di tutela dei valori riconosciuti, sia attraverso la previsione e realizzazione di interventi di recupero ambientale e paesistico.

La disciplina del Piano di gestione della Riserva è ordinata ed articolata in:

- sistemi (naturalistico-ambientale e storico-paesistico)
- zone (A, B, C, D) a differente grado e tipo di tutela

All'interno dell'elaborato QPRM.10, allegato al presente Quadro di Riferimento, viene riportata la zonizzazione del Piano della Riserva. Come si osserva, l'area della Riserva si estende nell'intorno aeroportuale, al di fuori del sedime; in particolare, la porzione di Riserva a nord del sedime è individuata dal Piano fra le Zone C – aree di protezione, per le quali *sono ammesse attività produttive in forme che attenuino, minimizzino o annullino gli impatti. Le finalità sono quelle di mantenere queste aree agli usi tradizionali, garantendo però la loro funzione di protezione, filtro e connessione con gli elementi destinati ad un maggior grado di tutela.* (cfr. Piano di

Gestione-Relazione Generale, par. 2.3 Prescrizioni e indirizzi per le zone C di protezione).

All'interno della zona C è possibile distinguere prevalentemente sottozona C5, costituite da aree agricole con suoli a media capacità autodepurativa, C3, corrispondente alle aree agricole di protezione delle vasche di Maccarese, dei canali e dei fossi, nonché alcune porzioni di aree agricole con suoli a bassa capacità autodepurativa, classificate dal Piano come sottozona C4.

Sempre nella porzione di territorio a nord del sedime aeroportuale, in corrispondenza di pista 1, testata 16R, il Piano individua una zona B di tutela integrale, sottozona B3 - leccete e macchie litoranee, lungo la fascia costiera tra i tessuti insediativi di Fregene e Focene.

Le zone B comprendono territori caratterizzati da qualità vegetazionali molto elevate, elevate e medie. Le finalità sono quelle di preservare tali aree dagli impatti antropici e di tutelare lo sviluppo di ecosistemi con rilevante valore naturalistico.

La disciplina del Piano ammette, all'interno di dette aree, attività produttive di tipo non intensivo e forme di gestione e conservazione delle risorse naturali presenti, nonché attività turistiche e didattiche perché regolamentate da opportune norme.

Nella porzione di territorio a sud del sedime aeroportuale, la Riserva si estende prevalentemente lungo l'ansa del Tevere che il Piano classifica come Zona C di protezione, sottozona C2 – aree agricole adiacenti al fiume Tevere ed al canale navigabile.

L'area di Riserva che confina ad est dell'aeroporto è classificata dal Piano come Zona IC di iniziativa comunale, sottozona IC5 - aree destinate a servizi di interesse sovracomunale; tali aree non sono connotate da emergenze o particolari elementi di valore ambientale, archeologico o storico-monumentale e che per la loro posizione risultano suscettibili di un'utilizzazione non riconducibile direttamente con regime della Riserva. Per tali aree la disciplina è affidata al PRG.

Dalla lettura della tavola QPRM.10 si evince che l'unica area di Riserva che rientra entro il sedime aeroportuale è costituita da una piccola porzione, posta nell'Area Centrale a ridosso del confine meridionale del sedime, classificata dal Piano come zona D – area di promozione economica, sociale e del tempo libero e, più precisamente, D2 corrispondente all'area archeologica di Porto di Claudio. All'interno di essa è previsto dal Progetto un unico intervento edilizio per la realizzazione del Museo delle Navi Romane.

Nelle zone D, individuate dal Piano come aree caratterizzate da processi di antropizzazione, sono consentite attività compatibili con le finalità istitutive del Parco.

6.2.2 Le aree della Rete Natura 2000



Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.08	Carta dei siti Natura 2000 - Area vasta	1:40.000

La ricognizione delle Aree Natura 2000 designate con D.M. 05/07/2007 (regione biogeografica mediterranea) è stata condotta assumendo un raggio di dieci chilometri dal centro dell'area aeroportuale.

Tale esame ha documentato la presenza di quattro aree, tre Siti di Interesse Comunitario ed una Zona di Protezione Speciale, individuate ai sensi della Direttiva 92/43/CEE:

- IT6030023 – SIC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto;
- IT6030024 – SIC Isola Sacra;
- IT6030025 – SIC Macchia Grande di Ponte Galeria;
- IT6030026 –ZPS Lago di Traiano.

I siti SIC sono inclusi nel DM del 14/03/2011 "*Quarto elenco aggiornato dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia ai sensi della direttiva 92/43/CEE*"; la ZPS si trova, invece, tra quelle elencate nel D.M. del 19/06/2009 "*Elenco delle Zone di protezione speciale (Zps) classificate ai sensi della direttiva 79/409/Cee*"

Nessuno dei siti suddetti è interessato dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

Come previsto dal DPR 357/97 e sue successive modificazioni, i Siti di Interesse Comunitario sono stati oggetto di specifica Analisi di Incidenza, documentata nella omonima monografia (cfr. Studi Monografici – Analisi d'Incidenza) allegata al presente Studio di Impatto Ambientale.

6.3 I vincoli

● Elaborati grafici di riferimento

<i>Cod.</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM.11	Carta dei vincoli	1:15.000

6.3.1 I beni paesaggistici

Secondo l'articolazione prevista dal D.Lgs. 42/2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", i beni paesaggistici sono costituiti da:

- Aree dichiarate di "*notevole interesse pubblico*", D.Lgs. 42/2004 parte III, art. 136, e già vincolate dalla L. 1497/39.
- Beni tutelati *ope legis*, art. 142 D.Lgs. 42/2004, già L. 431/85 (Legge Galasso).

Per quanto concerne la prima tipologia di beni, la verifica condotta presso il SITAP (Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea, PARC) ha restituito il quadro qui descritto (cfr. Tabella 6-1).

Nessuna delle aree di cui alla tabella seguente interessa il sedime aeroportuale entro cui sono previsti gli interventi del Progetto di completamento.

Codice vincolo	Oggetto del vincolo	Pubblicazione		Stato del vincolo	Uso dell'area
		Data	N.		
120339	Zone di Maccarese Focene e del comprensorio di Fregene nel comune di Roma modifica cod.vin. 120167 ingloba cod.vin. 120338 120161	27/07/1985	176	decreto che modifica un vincolo esistente	immodificabilità
120167	Intero comprensorio di Fregene nel comune di Roma modificato dal codvin 120339	03/06/1954	125	vincolo parzialmente operante in quanto modificato	modificabilità previa autorizzazione
120253	Località Coccia di Morto di proprietà dei sigg. Torlonia Carlo Teresa ved. Geroni Anna Maria ved. Sforza Cesarini fu Giorgio sita nel comune di Roma			operante	modificabilità previa autorizzazione
120342	Zone della Isola Sacra e del casale di S.Lucia nel comune	27/07/1985	176	operante	immodificabilità

Codice vincolo	Oggetto del vincolo	Pubblicazione		Stato del vincolo	Uso dell'area
		Data	N.		
	di Roma				
125003	Modifica al decreto ministeriale del 21 ottobre 1954 relativo alla dichiarazione di interesse pubblico della fascia costiera Ostia Anzio Nettuno nei comuni di Ostia Anzio e Nettuno	22/05/1997	117	decreto di rettifica	modificabilità previa autorizzazione
120178	Zona in località Fiumicino nel comune di Roma	21/03/1959	69	operante	modificabilità previa autorizzazione

Tabella 6-1 Stato dei vincoli ex lege 1497/39 all'interno dell'ambito di studio

Relativamente ai beni tutelati *ope legis*, nell'ambito di studio ricadono quelli relativi alla lettera a), fascia costiera fino a 300 m dalla linea di battigia), lettera c), i corsi d'acqua per una fascia di 150 metri, lettera g), foreste e boschi e lettera m), zone di interesse archeologico.

Rispetto ai beni relativi all'art. 142, D.Lgs. 42/2004 co.1 lettera a), in ragione della localizzazione del sedime aeroportuale rispetto alla linea di costa, vincolata per una fascia di 300 metri, è da escludere qualsiasi interferenza.

Considerando i vincoli legati ai corsi d'acqua (art. 142, D.Lgs. 42/2004, co.1, lettera c), si rileva come lungo il perimetro meridionale del sedime aeroportuale ricada parte della fascia di rispetto del Canale Allacciante delle Vignole, per una larghezza di circa 100 metri; qui il Progetto consta di interventi di dimensioni esigue corrispondenti all'ampliamento della sottostazione di Porto, alla realizzazione di edifici per attività complementari asservite all'aeroporto, ampliamento della Caserma della Guardia di Finanza. Inoltre, in corrispondenza di tale fascia di rispetto, è prevista la realizzazione di parte del tracciato del People mover e dello svincolo di accesso all'area Cargo. Lungo il perimetro occidentale del sedime, si sviluppa il Canale Coccia di Morto, sul quale è individuata la fascia di vincolo che, per i 150 metri dall'argine in destra del canale ricade all'interno del sedime aeroportuale; tuttavia, si rileva come questa parte del sedime non sia interessata da interventi previsti dal Progetto di completamento. In corrispondenza, poi, della pista 3 testata 16L ricade all'interno del sedime, per una piccola porzione, parte della fascia di rispetto del Canale Allacciante Ponte Galeria; anche in questa parte del sedime aeroportuale il Progetto non prevede la realizzazione di nuovi interventi.

Per quanto riguarda i vincoli relativi alla presenza di foreste e boschi (art. 142, D.Lgs. 42/2004, co.1, lettera g), nessuna delle aree individuate ricade all'interno del sedime aeroportuale, come si evince dalla lettura della tavola QPRM.11 "*Carta dei vincoli*", allegata al presente Quadro di Riferimento.

In relazione alla presenza di zone di interesse archeologico di cui all' art. 142, D.Lgs. 42/2004, co.1, lettera m), come si evince dalla lettura della tavola sopra citata, delle aree ricadenti all'interno del sedime aeroportuale le uniche che ricadono in ambiti interessati dalla realizzazione degli interventi di Progetto, sono le seguenti:

- ma058_54: area interessata dalla realizzazione dell'ampliamento della caserma della Guardia di Finanza;
- ma058_55: area interessata dalla realizzazione di parcheggi a raso e la realizzazione di un edificio per le attività di addestramento del personale navigante.

Le restanti aree e beni puntuali, individuati all'interno del sedime aeroportuale ma non interferenti con aree di realizzazione degli interventi di Progetto di completamento, sono le seguenti:

- ma058_47: area in corrispondenza della testata 16L, pista 3;
- mp058_2781: vincolo puntuale in corrispondenza della testata 16L, pista 3;
- ma058_43: area ad est della testata 16R, pista 1;
- mp058_2785: vincolo puntuale in area ad est della testata 16R, pista 1;
- ml_0380: vincolo lineare in prossimità della testata 07, pista 2.

6.3.2 I beni culturali

Sono beni vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, parte II, già dalla L. 1089/1939.

Come meglio dettagliato all'interno dello studio archeologico (cfr. Studi Monografici - Archeologia), l'ambito di studio si caratterizza per la ricchezza di presenze archeologiche, di cui talune rilevanti come quella del complesso del Lago di Traiano.

Rispetto a tali presenze, si rileva come parte dell'area archeologica del porto di Claudio (D.M. 24.05.1957) è inglobata all'interno del sedime aeroportuale, in corrispondenza di una porzione limitata della parte meridionale del confine del sedime.

Attualmente interrato, il porto di Claudio fu costruito a circa 3 km a nord della foce del Tevere; era costituito da due moli costruiti in mare, due canali con andamento est-ovest, una banchina avente il medesimo orientamento e un canale in senso nord-sud; eccetto i moli, le altre opere furono riutilizzate nella realizzazione del porto di Traiano.

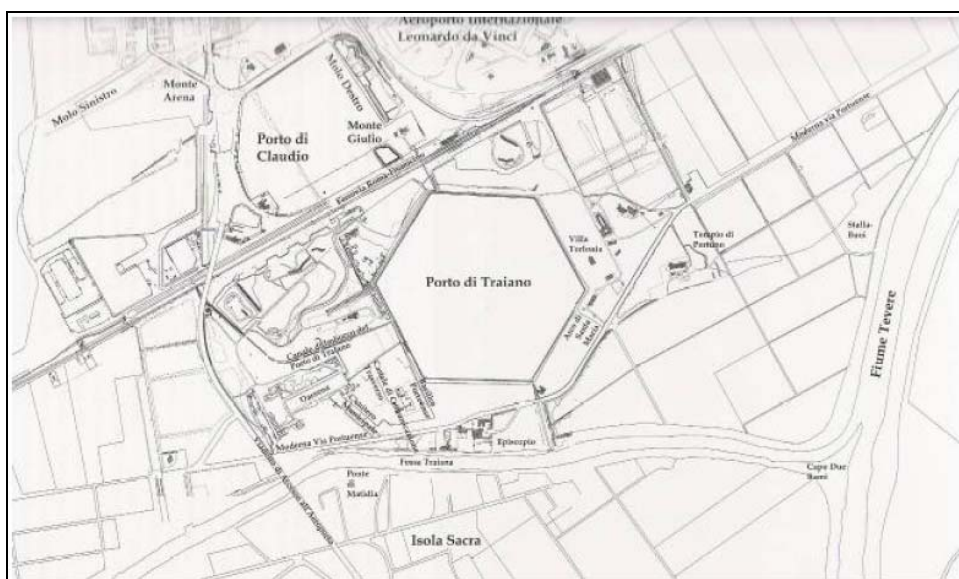


Figura 6-1 Il complesso archeologico dei Porti di Claudio e del Lago di Traiano

I resti affioranti delle fondazioni del molo destro sono visibili sul retro del Museo delle Navi, a nord-ovest.

Oggi è visibile parte del molo destro del porto di Claudio, scavato nel 1957; la struttura si estende per circa un chilometro verso occidente, è sorpassata dalle vie dell'Aeroporto di Fiumicino e F. De Pinedo e si inoltra all'interno della recinzione aeroportuale, dove si conservano alcuni filari di blocchi di travertino erosi dal mare.



A sud est del porto di Claudio, il nuovo impianto portuale, reso necessario a causa del continuo insabbiamento di quest'ultimo, venne costruito dall'imperatore Traiano tra il 106 e il 112 d.C. ca.

Si componeva di un bacino esagonale intorno al quale si disponevano numerosi horrea (i giganteschi magazzini per lo stoccaggio delle merci, alcuni dei quali certamente granari, attualmente visibili solo in minima parte) e di una darsena, oggi interrata, nella quale venivano ormeggiate le imbarcazioni di piccole dimensioni. A sud-ovest di questa, dove si trovava l'ingresso principale al porto, si trova il cosiddetto portico di Claudio.

Oggi, il bacino traiano è molto ben conservato, anche se trasformato in laghetto artificiale all'interno della proprietà Torlonia.

L'area sottoposta a vincolo, è interessata in misura minima dalla realizzazione di edifici per attività complementari asservite all'aeroporto, del Museo delle Navi Romane e dall'ampliamento della Caserma di Polizia e della sottostazione di Porto. All'interno del sedime aeroportuale si individua, altresì, una esigua area vincolata (D.M. 04.06.1976), posta in corrispondenza della testata 16L, pista 3 che, tuttavia, non viene interessata da interventi di Progetto.

Quadro di riferimento programmatico

Parte terza
Fase valutativa

7 I RAPPORTI DI COERENZA OPERA - PIANIFICAZIONE

L'analisi dei rapporti di coerenza riscontrabili tra il Progetto di completamento di Fiumicino Sud e gli strumenti di pianificazione ha riguardato i casi in cui l'opera in progetto trova esplicita corrispondenza negli obiettivi e negli interventi individuati dagli strumenti di pianificazione, sia relativi allo specifico settore del trasporto aereo, in maniera più diretta, che a quelli inerenti il sistema di mobilità ad esso connesso, in modo indiretto.

Tuttavia, l'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra opera e previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti tra il progetto ed il modello assetto territoriale che emerge dalla lettura degli atti di pianificazione e programmazione.

In tal senso, nell'ampio quadro derivante dalla ricostruzione degli obiettivi perseguiti dagli strumenti di pianificazione e programmazione, l'ambito di indagine è stato ampliato, rispetto ai tradizionali strumenti, includendo anche la programmazione negoziata e la progettualità, che interessa quella che possiamo definire l'area di influenza diretta del Progetto, ovvero la porzione di territorio entro la quale si ripercuotono in modo più evidente gli effetti attesi dell'intervento.

Inoltre, dalla lettura degli strumenti di pianificazione e allo scopo di esplicitare l'offerta della mobilità prevista allo scenario di riferimento, si è attuata una sintesi degli interventi attesi relativi agli itinerari di accessibilità all'aeroporto (cfr. tav. QPRM.12).

Tale approccio, infatti, oltre che verificare i rapporti di coerenza, di seguito indagati, che si possono determinare tra l'intervento e gli obiettivi perseguiti dai Piani, consente di individuare le relazioni, in termini di opportunità di sviluppo, fra le scelte localizzative e funzionali dei sistemi relazionali previsti, ed il potenziamento dello scalo di Fiumicino perseguito dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

L'analisi dei rapporti di coerenza relativi ai casi in cui l'opera trova completa rispondenza negli strumenti di pianificazione del settore del trasporto aereo discende dalla considerazione degli obiettivi che stanno alla base degli interventi previsti dal Progetto stesso.

Essi, infatti, riguardano il potenziamento delle attrezzature e delle dotazioni logistiche, finalizzato a soddisfare lo sviluppo della domanda di trasporto aereo, nonché il miglioramento dei servizi e della sicurezza del trasporto.

Tali obiettivi trovano rispondenza nello scenario prefigurato dal Piano Generale Trasporti (PGT), il quale evidenzia la crescita che negli ultimi anni ha avuto il trasporto aereo, creando ampi margini di sviluppo per i traffici, sia dei passeggeri che delle merci.

In questa ottica, il Piano sottolinea quanto sia necessario potenziare rapidamente i maggiori hub nazionali, tra cui individua quello di Fiumicino.

Obiettivi da perseguire sono, pertanto, individuati nella implementazione di nuovo traffico che possa soddisfare la domanda sempre crescente, a livello nazionale, e che, al tempo stesso, crei i presupposti per uno sviluppo di traffico turistico internazionale.

Da quanto sopra evidenziato rispetto alle politiche per il trasporto aereo, è possibile affermare che gli interventi previsti dal Progetto di completamento, pongono l'aeroporto di Fiumicino in grado di rispondere alla crescita quantitativa e qualitativa della domanda stimata dal PGT.

Analoghe considerazioni valgono per quanto concerne gli obiettivi fissati dal Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato con Delibera CIPE 21/12/2001 n. 121, e quelli contenuti nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lazio siglata il 16 giugno 2001.

Il PIS, nel considerare quello aereo un settore in crescita, sia dal punto di vista della movimentazione delle persone che delle merci, evidenzia la tendenza ad integrare il sistema aeroportuale nella rete logistica nazionale, puntando sull'Hub di Fiumicino e di Malpensa.

All'interno delle coerenze dirette, relative allo sviluppo della domanda di trasporto aereo, è possibile inquadrare anche il rapporto esistente tra il Progetto di completamento di Fiumicino Sud e le Linee Guida per il nuovo PRMTL della Regione Lazio.

Il Piano ripropone la tematica del soddisfacimento della domanda sempre crescente di traffico nazionale ed internazionale, oltre che quella della valorizzazione delle specializzazioni.

Nell'ambito dello sviluppo aeroportuale regionale, quindi, le Linee Guida prevedono lo sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino, che dovrà essere supportato da un necessario

adeguamento della rete infrastrutturale di collegamenti fra i diversi sottobacini di traffico.

Considerando il potenziamento dello scalo di Fiumicino non soltanto come progetto a se stante ma nella sua valenza di esercizio della infrastruttura aeroportuale, diventa indispensabile valutare le relazioni che si determinano rispetto allo sviluppo dell'intera rete di mobilità ad esso connesso.

I rapporti di coerenza relativi al sistema della mobilità previsto dagli strumenti di pianificazione indagati discendono dalla considerazione del contributo apportato dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud al perseguimento delle politiche e delle azioni che essi hanno fissato rispetto a detto sistema.

Le azioni e le politiche per la mobilità cui entra in relazione il Progetto riguardano principalmente due ordini di obiettivi:

- il miglioramento delle condizioni di accessibilità, in ragione della sempre crescente domanda di mobilità di persone e merci
- lo sviluppo della intermodalità.

I rapporti di coerenza con tali obiettivi sono ravvisabili all'interno delle linee guida per il PRMTL della Regione Lazio, in cui si fa esplicitamente riferimento alla necessità di una completa riorganizzazione del sistema dei trasporti e della sua gestione, con particolare riferimento alla rete stradale, quella ferroviaria ed ai nodi di scambio per l'intermodalità.

In particolare, per quanto riguarda la rete viaria che riveste un carattere strategico per l'insieme dei collegamenti interni all'ambito di studio, le Linee Guida individuano quale azione principale il potenziamento a tre corsie del collegamento autostradale Roma-Fiumicino, dovuto proprio alla presenza dell'aeroporto, in ragione anche dell'assetto territoriale programmato in cui si individuano poli attrattivi di grande rilevanza, quali la nuova Fiera di Roma, il polo logistico di Commercium, la zona polifunzionale di Parco Leonardo e l'Interporto.

Il tema dell'accrescimento della mobilità viene fissato anche all'interno del Piano di Bacino della Mobilità della Provincia di Roma, in cui viene messo in evidenza, rispetto al settore del trasporto su ferro, come le previsioni di incremento del traffico passeggeri non sono, allo stato attuale, supportate da un sistema di collegamento e coordinamento tra i diversi modi di trasporto, principalmente gomma-ferro.

In tal senso, gli interventi proposti riguardano il potenziamento della linea FR1, Fiumicino-Roma, con l'obiettivo di aumentare almeno del 50% la capacità attuale della linea FR1, in ragione anche dello sviluppo insediativo previsto nel quadrante sud-occidentale, tra Fiumicino ed il GRA.

Fra gli interventi volti al miglioramento del trasporto, il Piano prevede, inoltre, di integrare la rete ferroviaria con la realizzazione di percorsi preferenziali, "corridoi", per il trasporto pubblico su gomma.

Anche all'interno del Schema di Piano Territoriale Regionale Generale vengono individuate fra le azioni del settore mobilità, il potenziamento dell'aeroporto di Fiumicino, quello del collegamento ferroviario Aeroporto di Fiumicino-Roma con l'area romana ed i capoluoghi della Provincia, nonché quello autostradale tra Fiumicino, Roma e la Regione.

Per quanto riguarda l'obiettivo dello sviluppo dell'intermodalità, tale intento è riscontrabile nella volontà del Comune di Fiumicino di creare, attraverso la realizzazione del nuovo Porto, un sistema nodale di interscambio in cui mettere in comunicazione il porto con l'aeroporto e con le piattaforme logistiche.

In attuazione al Piano Regionale delle Merci, la realizzazione dell'Interporto, ad est del sedime aeroportuale, costituisce, inoltre, un elemento di grande importanza nell'ottica del perseguimento dell'obiettivo di realizzare scambi intermodali tra trasporti aerei, ferroviari, su gomma e navali.

Lo schema di organizzazione funzionale previsto dal Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma sul sistema della mobilità contribuiscono all'efficienza dell'aeroporto e di cargo city migliorandone l'accessibilità metropolitana e regionale attraverso i servizi SFM e SFR passanti e la creazione di corridoi del trasporto pubblico locale, in coerenza con quanto previsto dal Piano di Bacino della Mobilità provinciale.

8 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ OPERA – PIANIFICAZIONE

In questa sede si vuole verificare la conformità del Progetto, con l'uso programmato dei suoli.

Il complesso delle opere previste dal Progetto di completamento di Fiumicino Sud rientra, per la maggior parte, all'interno del sedime aeroportuale.

Gli interventi ricadenti al di fuori dell'attuale sedime ed interferenti con la disciplina d'uso del PRG di Fiumicino sono (cfr. Tavola QPRM.04):

- Realizzazione del People mover;
- Realizzazione del nuovo svincolo di accesso all'area cargo.

Il primo, allo scopo di migliorare la mobilità aeroportuale, si snoda all'interno del sedime tranne per la porzione che attraversa l'area di Pianabella, la quale è classificata in zona F – attrezzature e servizi, sottozona Zona F3b - servizi privati con funzione di polarità urbana e/o di supporto al sistema insediativo esistente, da realizzarsi attraverso pianificazione ordinaria (NTA, Capo VII, art. 64.3). In tale sottozona, che comprende le aree a prevalente funzione non residenziale, gli interventi di Progetto risultano conformi alle previsioni di PRG.

Lo svincolo di accesso all'area cargo si svilupperà, in minima parte, all'esterno di quella che è prevista dal PRG di Fiumicino come un'area di ampliamento del sedime aeroportuale; tale porzione dello svincolo va a riallacciarsi con l'autostrada Fiumicino - Roma e attraversa una superficie classificata attualmente come zona F - attrezzature e servizi, sottozona F3a - Servizi privati con funzione di polarità urbana e/o di supporto al sistema insediativo esistente da realizzarsi attraverso attuazione diretta (NTA, Capo VII, art. 64.2). Come per il precedente intervento, la zona F3a comprende aree a prevalente funzione non residenziale; l'opera, oltre ad interessare in maniera esigua il territorio esterno al sedime, risulta essere comunque conforme a quanto indicato nel PRG.

Per ciò che concerne le aree a tutela ambientale, si riscontra che, nell'ambito della Riserva Naturale Statale del "Litorale Romano" inclusa nel sedime, è prevista la realizzazione del Museo delle Navi Romane. Nel Piano di gestione della Riserva, redatto dal Comune di Fiumicino, tale intervento è compreso in un'area classificata come zona D – area di promozione economica e sociale - sottozona D2

corrispondente all'area archeologica di Porto di Claudio; tale area è caratterizzata da processi di antropizzazione e sono consentite attività compatibili con le finalità istitutive del Parco.

Nel caso dei rapporti tra il Progetto di completamento di Fiumicino Sud ed il sistema dei vincoli paesaggistici, *ex lege* 1497/39, i nuovi interventi non vanno ad interferire con alcuna delle aree sottoposte a vincolo. Per quanto esse possano risultare vicine al sedime aeroportuale, si può escludere che esse subiscano modifiche, e che tanto meno vengano influenzate dagli interventi previsti.

Rispetto ai vincoli legati ai corsi d'acqua (art. 142 Dlgs 42/2004 co.1 lettera c), si evidenziano tre situazioni di interferenza delle fasce di rispetto vincolate con il sedime, rispettivamente apposte al Canale Coccia di Morto (confine occidentale del sedime), al Canale Allacciante Ponte Galeria (pista 3, testata 16L) e quello Allacciante delle Vignole (confine meridionale del sedime).

Considerando il Canale Coccia di Morto e il Canale Allacciante Ponte Galeria, non si riscontrano interferenze dirette tra le fasce di rispetto e le opere previste dal Progetto.

Per quanto riguarda invece la fascia di sedime attraversata dall'ambito di rispetto relativo al Canale Allacciante delle Vignole, il progetto prevede interventi di dimensioni esigue corrispondenti all'ampliamento della sottostazione di Porto, alla realizzazione di edifici per attività complementari asservite all'aeroporto, ampliamento della Caserma della Guardia di Finanza. Inoltre, in corrispondenza di tale fascia di rispetto, è prevista la realizzazione di parte del tracciato del People mover e dello svincolo di accesso all'area cargo.

Si rilevano, inoltre, due interferenze rispetto a zone di interesse archeologico (di cui all' art. 142 Dlgs 42/2004 co.1 lettera m), ricadenti all'interno del sedime aeroportuale, in aree interessate dalla realizzazione degli interventi di Progetto, così come dettagliato al par. 6.3.1. Delle due aree, individuate con i codici ma058_54, ma058_55, la prima corrisponde ad un'area interessata dall'ampliamento della caserma della Guardia di Finanza, e la seconda ricade in un'area in cui il Progetto prevede la realizzazione di parcheggi a raso e di un edificio per le attività di addestramento del personale navigante.

L'analisi delle conformità rispetto al regime vincolistico per i beni culturali, ai sensi del Dlgs 42/2004, parte II, già dalla L. 1089/1939, ha, infine, evidenziato, in modo particolare che parte della vasta area archeologica del porto di Claudio risulti ricompresa all'interno del sedime aeroportuale, in corrispondenza dell'area centrale a ridosso del confine meridionale del sedime. Qui, l'area sottoposta a vincolo, è interessata in misura minima dalla costruzione di edifici per attività complementari asservite all'aeroporto, dall'ampliamento della caserma di Polizia e della sottostazione di porto, e dalla realizzazione del Museo delle Navi Romane.