

AEROPORTO "G.B.PASTINE DI CIAMPINO" - ROMA



MASTERPLAN

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RELAZIONE

<p>IL PROGETTISTA SPECIALISTICO</p> <p>Ing. Davide Canuti Ord. Ingg. MILANO n. 21033</p> <p>RESPONSABILE UFFICIO SUA</p>	<p>IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE</p> <p>Ing. Luisa Bazzicalupo Ord. Ingg. ROMA n. 22685</p> <p>CAPO PROGETTO</p>	<p>IL DIRETTORE TECNICO</p> <p>Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano n. 16492</p> <p>DIREZIONE OPERATIVA TECNICA E PROGETTAZIONE</p>
--	--	--

RIFERIMENTI COMMITTENTE: rit. WBS: DSA.044/09.B6 rit. Incarico: 28.05.2014 - U009553										DATA:		REVISIONE								
RIFERIMENTI ELABORATO:										ottobre 2015		n.	data							
DIRETTORIO					FILE					SCALA:		1	novembre 2015							
0	A	7	8	2	T	1	P	T	I	Q	R	P	R	M	0	0	1	1	2	
		<p>RESPONSABILE UNITÀ PROGETTAZIONE TERMINAL E IMPIANTI</p> <p>Ing. Claudio Barbeta</p>					<p>ELABORAZIONE GRAFICA A CURA DI:</p>													
		<p>CONSULENZA A CURA DI:</p> 					<p>ELABORAZIONE TECNICO/ ECONOMICI A CURA DI:</p>													
										<p>IL RESPONSABILE UNITÀ:</p>		<p>Ing. Ferruccio Bucalo Ord. Ingg. GENOVA n. 4942</p>								

Visto del Committente:

Aeroporti di Roma S.p.A.

<p>IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA</p> <p>Ing. Giorgio Gregori</p> <p>DIREZIONE SVILUPPO INFRASTRUTTURE</p>	<p>IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO</p> <p>-</p>	<p>IL POST HOLDER DI AREA</p> <p>PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI</p> <p>Ing. Paolo Cambula</p>
---	--	---

1	QUADRO PROGRAMMATICO: ASPETTI METODOLOGICI E STRUTTURA DEL DOCUMENTO	3	6.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO	34
1.1	FINALITÀ DI QUADRO.....	3	7	RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	35
1.2	INQUADRAMENTO PROGETTUALE.....	3	7.1	I RAPPORTI DI COERENZA	35
1.2.1	Sintesi dell’iniziativa.....	3	7.2	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE	35
1.2.2	L’aeroporto di Ciampino oggi.....	4	7.2.1	Piano Territoriale Provinciale Generale	35
1.2.3	L’aeroporto di Ciampino nello scenario futuro	5	7.2.2	Piano Regolatore Generale del Comune di Roma e del Comune di Ciampino	36
1.3	IMPIANTO METODOLOGICO DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	7	7.3	I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA	36
1.4	STRUTTURA DEL DOCUMENTO	9	7.3.1	Arete vincolate e soggette a disciplina di tutela ambientale non interessate dalle previsioni del Masterplan	36
2	IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	10	7.3.2	Analisi dei rapporti di coerenza con la pianificazione territoriale paesistica (PTP e PTPR) e beni paesaggistici	36
2.1	PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	10			
2.1.1	La pianificazione generale	10			
2.1.2	Pianificazione paesistica	10			
2.1.3	Contesto pianificatorio di riferimento	11			
2.2	PIANIFICAZIONE SEPARATA - SETTORE TRASPORTI	12			
2.3	PIANIFICAZIONE SEPARATA - SETTORE AMBIENTE	15			
2.4	PIANIFICAZIONE NEGOZIATA	15			
3	LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	17			
3.1	IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO	17			
3.2	IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE	18			
3.3	IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE DI ROMA	20			
3.4	IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA.....	22			
3.5	IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI CIAMPINO	23			
4	LA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE TRASPORTI	25			
4.1	PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL).....	25			
4.2	PIANO DELLA MOBILITÀ – REGIONE LAZIO	27			
5	LA PIANIFICAZIONE NEGOZIATA	31			
5.1	CONVENZIONE E CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC – ADR	31			
5.2	PIANO INFRASTRUTTURE STRATEGICHE – ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2015	31			
6	VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA	33			
6.1	VINCOLI PAESAGGISTICI E CULTURALI	33			
6.2	AREE DI INTERESSE AMBIENTALE.....	33			

Elenco elaborati

Cod.	Titolo	Scala
0A782T1PTIQRPRM002	PTP - Castelli Romani e Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti	1:10.000
0A782T1PTIQRPRM003	PTPR - Sistemi ed ambiti di paesaggio (TAVOLA A)	1:25.000
0A782T1PTIQRPRM004	PTPR - Beni paesaggistici (TAVOLA B)	1:25.000
0A782T1PTIQRPRM005	PTPR - Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche (TAVOLA C)	1:25.000
0A782T1PTIQRPRM006	PTPG - Disegno programmatico di struttura (TAVOLA TP2)	1:50.000
0A782T1PTIQRPRM007	PRG - Comune di Roma e Comune di Ciampino	1:15.000
0A782T1PTIQRPRM008	Carta delle aree naturali protette	1:25.000

Quadro di Riferimento Programmatico – Gruppo di Lavoro



Il Direttore Tecnico
Ing. Maurizio Torresi

Il Responsabile Integrazione Prestazioni Specialistiche
Ing. Luisa Bazzicalupo

Il Progettista specialistico
Ing. Davide Canuti

Le attività specialistiche
Arch. Paola Criscuoli
Ing. Fabio Occulti
Ing. Stefano Santambrogio
Arch. Michela Vailati
Arch. Massimo Neri
Arch. Daniele Del Prete
Dott. Fabrizio Siliquini
Geom. Guido Gazzi
Geom. Enzo Perniola

Consulenza a cura di



Il Direttore Tecnico
Ing. Mauro Di Prete

Il responsabile operativo
Ing. Federica Sordello

Le attività specialistiche
Ing. Claudio Giannobile
Ing. Valerio Veraldi
Ing. Daniela Silvestre
Ing. Giulia Cherubini
Ing. Madalina Balut
Arch. Serena Sadeghi
Dott.ssa Laura Tomassetti
Dott. Simone Gubbiotti

1 QUADRO PROGRAMMATICO: ASPETTI METODOLOGICI E STRUTTURA DEL DOCUMENTO

1.1 FINALITÀ DI QUADRO

Il presente documento costituisce il Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al Masterplan dell'Aeroporto "G. B. Pastine" di Ciampino - Roma.

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".

Secondo quanto previsto dal DPCM 27.12.1988, ciascuno dei tre quadri di riferimento in cui è articolato lo SIA, è rivolto ad indagare uno specifico aspetto dell'opera in valutazione e dei rapporti che questa intrattiene e determina con il contesto ambientale e territoriale.

Il presente Quadro di riferimento programmatico è rivolto a documentare i rapporti esistenti tra le previsioni di Masterplan e gli atti di pianificazione e programmazione vigenti.

1.2 INQUADRAMENTO PROGETTUALE

1.2.1 Sintesi dell'iniziativa

Il Sistema degli Aeroporti della Capitale è costituito dall'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, che rappresenta l'Hub di riferimento per il traffico internazionale e intercontinentale di linea e charter, e dall'Aeroporto "G. B. Pastine" di Ciampino, dedicato al traffico passeggeri point-to-point, al traffico dell'Aviazione Generale (traffico privato ed in particolare voli di Stato, voli umanitari e Protezione civile) ed al traffico legato alle operazioni militari.



Figura 1-1 – Vista dell'aeroporto

Oggetto del presente studio è la verifica della compatibilità ambientale dell'Aeroporto di Ciampino nella configurazione finale prevista dal Masterplan presentato nel mese di giugno 2015 ed approvato nel mese di ottobre 2015, in conformità con gli impegni definiti dalla Convenzione per la gestione del Sistema Aeroportuale della Capitale (Titolo I) e dal Contratto di programma in deroga (Titolo II) di cui all'Atto unico approvato con D.P.C.M. 21 dicembre 2012 e modificato con l'Atto aggiuntivo stipulato da ENAC ed Aeroporti di Roma S.p.A. in data 27 dicembre 2012.

Come noto e come richiamato dal primo e secondo comma dell'articolo 1 della Convenzione, l'Atto è riferito a due finalità, individuate nel «disciplina[re] i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione, uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali» e nel «regola[re] altresì le modalità ed i criteri di determinazione del corrispettivi per i servizi regolamentati e di aggiornamento periodico della dinamica tariffari applicabili per il periodo di durata della gestione aeroportuale».

In tal senso, come definito al successivo comma 4 del citato articolo 1, «la Concessionaria assume l'impegno di pianificare lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi attraverso strumenti previsionali tecnico-amministrativi, coerenti con le direttive definite dall'ENAC, anche al fine di assicurare adeguati livelli qualitativi».

In tale quadro, ed ai fini dell'applicazione dell'articolo 17 co. 34bis del Decreto Legge 78/2009 così come convertito con modificazioni dalla Legge 102/2009, la Concessionaria

«si impegna a realizzare, nel periodo di vigenza del presente Atto, in particolare, il programma degli interventi di adeguamento infrastrutturale di cui al successivo art. 9», da comprendere nel così detto Piano di sviluppo aeroportuale (in questa sede definito Masterplan).

Ai sensi dell'art. 71, c. 3-bis del D.L. 24 gennaio 2012 n. 1 (D.L. Liberalizzazioni, integrato con D.L. 24 marzo 2012 n. 24 e convertito dalla L. 24 marzo 2012 n. 27) e come disposto dall'art. 9, c. 5 della Convenzione e Contratto di Programma, modificato dall'Atto aggiuntivo, le procedure di approvazione ambientale ed urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale sono quelle identificate alla Parte II, Titolo III, Capo IV, del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e ss.mm.ii., che regola, nelle Sezioni I e II del suddetto Capo IV, "la progettazione, l'approvazione e la valutazione di impatto ambientale dei progetti, nonché la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale individuate a mezzo del programma di cui ai commi 1 e 2, art. 1 della L. 443/2001". A seguito dell'interlocuzione e del confronto operativo con ENAC, è stato definito il modello tipologico e funzionale del "Secondary Airport" per la configurazione operativa dello scalo, considerato anche l'avvenuto cambio di status da aeroporto militare ad aeroporto civile, come specificato nel successivo capitolo.

1.2.2 L'aeroporto di Ciampino oggi

1.2.2.1 Lo stato attuale

L'Aeroporto di Ciampino, intitolato a Giovanni Battista Pastine, è situato nei Comuni di Ciampino e Roma, nell'area a sud-est della Capitale lungo la via Appia, a poca distanza dal Grande Raccordo Anulare ed a soli 15 km dal centro di Roma.

È costituito da un Terminal per aviazione commerciale e un Terminal per aviazione generale, una pista di volo, 92 piazzole dedicate alla sosta degli aeromobili e degli elicotteri e da una serie di strutture di supporto air side (hangar) e land side, che assicurano lo svolgimento delle attività operative nelle varie componenti di business.



Figura 1-2 – Configurazione attuale dell'aeroporto

Ciampino accoglie il traffico di compagnie aeree di tipologia Low Cost verso alcune destinazioni nazionali e verso gli aeroporti secondari delle principali città europee, quali Londra, Barcellona, Parigi, Madrid, Francoforte, Bruxelles, Berlino, Dublino.

Il volume di traffico annuale del secondo scalo romano è stato nel 2014 di 5 50.054 movimenti.

L'aeroporto è inoltre main-base della flotta di velivoli anti-incendio CL-415 della Protezione Civile Nazionale.

1.2.2.2 Il cambio di status da Aeroporto militare a civile

Con Decreto del 14.03.2013, pubblicato in G.U. il 10/06/2013 "Dismissione e trasferimento di beni dal Demanio Militare Aeronautico situati nell'Aeroporto di Ciampino (Roma), ai sensi dell'articolo 693, terzo comma, del Codice della Navigazione, e assunzione da parte del citato Aeroporto dello stato giuridico di aeroporto civile aperto al traffico civile", i beni del Demanio Aeronautico dell'Aeroporto di Ciampino individuati negli allegati tecnici al Decreto, dichiarati non più funzionali ai fini militari, sono stati destinati all'aviazione civile, con trasferimento al Demanio Aeronautico Civile (demanio pubblico dello Stato – ramo trasporti – aviazione civile) in quanto strumentali all'attività del trasporto aereo civile. I beni trasferiti sono stati assegnati contestualmente in uso gratuito ad Enac e l'Aeroporto ha assunto lo stato giuridico di aeroporto civile destinato al traffico civile.

La destinazione d'uso dei suoli è comunque rimasta invariata, così come la funzionalità complessiva dell'aeroporto.

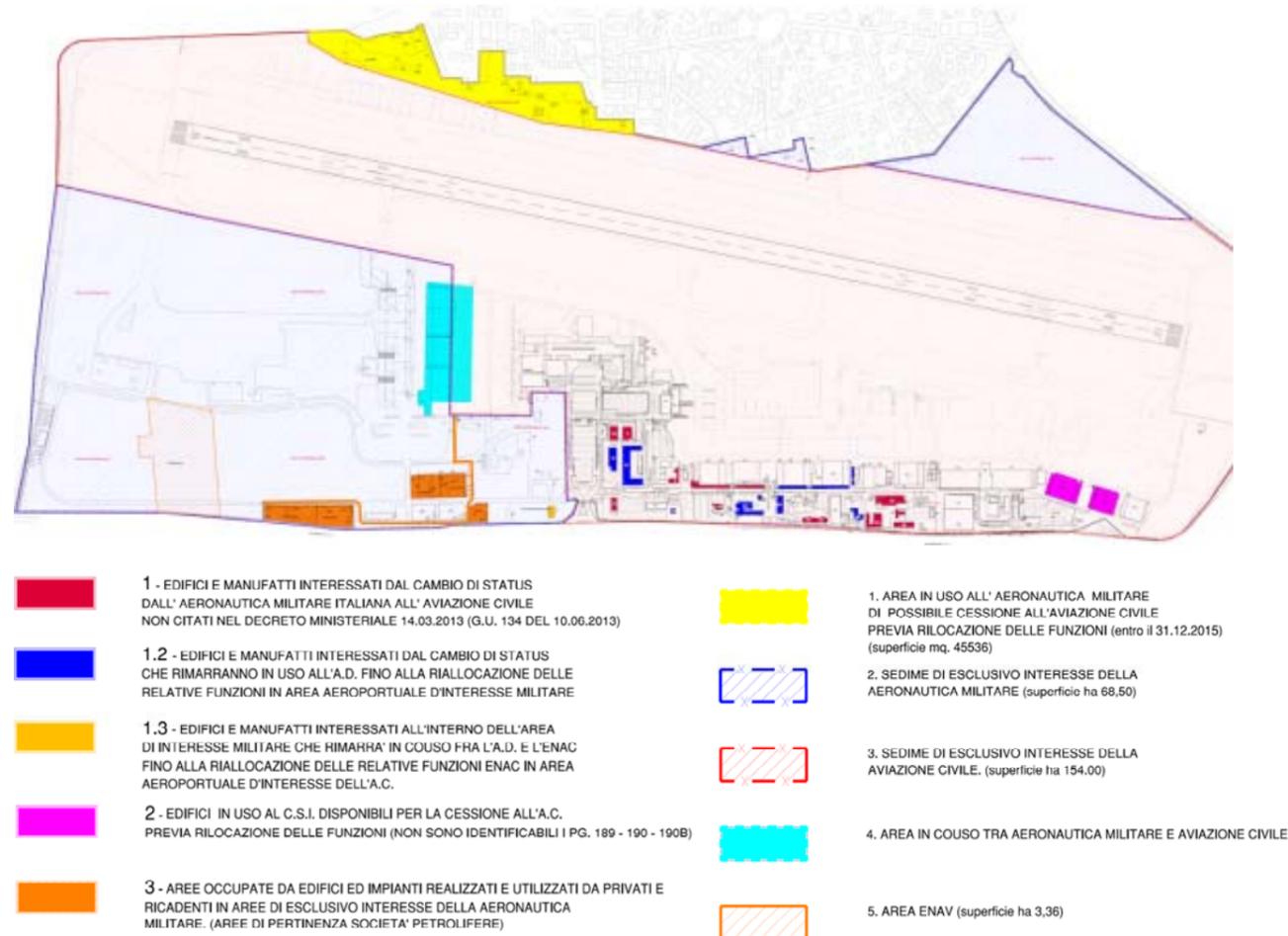


Figura 1-3 – Mappa riassuntiva delle consistenze interessate dal cambio di status

1.2.3 L'aeroporto di Ciampino nello scenario futuro

1.2.3.1 Il suo ruolo ai fini dello Studio di Impatto Ambientale

Ai fini di comprendere l'impostazione dello SIA in oggetto è importante ricordare che l'aeroporto di Ciampino - Roma nacque nel 1916 come base militare destinata ai dirigibili, per poi divenire aeroporto militare aperto al traffico civile negli anni '30, fino a diventare nel decennio 1950 il **terzo scalo europeo per numero di passeggeri**, con un trend di crescita decisamente superiore a quello degli altri maggiori aeroporti.

Ciampino rimase lo scalo principale di Roma fino al 1960, anno di inaugurazione dell'Aeroporto Leonardo da Vinci a Fiumicino, dopo l'avvio del quale, è rimasto per decenni una base militare, scalo preferito, per la sicurezza, da capi di stato, missioni ufficiali e personalità in visita a Roma, mantenendo un volume di traffico aereo mai superiore ai 15.000 movimenti aerei annui (meno di 1 milione di passeggeri).

Il 12 febbraio 1974, con la costituzione di Aeroporti di Roma, si riunirono tutte le attività dei due aeroporti sotto un unico operatore, che divenne concessionario esclusivo per la gestione e lo sviluppo del Sistema Aeroportuale della Capitale. Pur essendo un aeroporto Militare, Ciampino è stato, con alterne vicende, utilizzato fino allo stato attuale anche per soddisfare esigenze del traffico commerciale e dell'aviazione generale, vista la maggiore diffusione degli spostamenti con la modalità aerea. Ciò con particolare evidenza nell'ultimo decennio come mostrato dal grafico seguente.

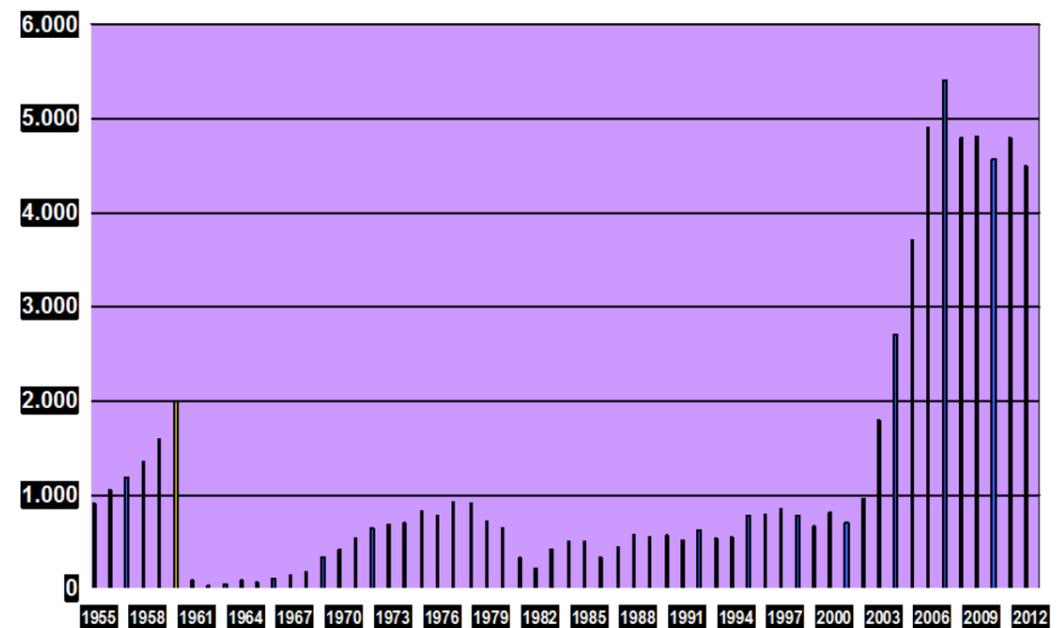


Figura 1-4 – Andamento del traffico passeggeri negli anni 1955-2012 (dati in migliaia)

Con il citato cambio di status ovvero con il trasferimento al demanio civile è emersa anche dal punto di vista formale la necessità di un vero e proprio Masterplan ovvero di uno strumento che assegna allo scalo un ruolo e un significato preciso nel panorama dell'aeroportualità italiana. Come detto, il lavoro svolto per la definizione di detto strumento regolatorio ha avuto un iter complesso e solo allo stato attuale si è pervenuti alla versione che raggiunge un idoneo equilibrio tra esigenze gestionali, strategiche e operative.

Ciò di cui ci si occupa nel presente studio è fornire gli elementi idonei per far sì che l'Autorità competente possa verificare la compatibilità ambientale delle scelte eseguite, che si sostanziano in precisi interventi infrastrutturali nonché nella definizione delle condizioni del loro esercizio letto nella globalità del sistema aeroportuale.

In questa logica il presente studio dapprima riporta le indicazioni del Masterplan e poi da queste ne derivano gli elementi necessari per la redazione del SIA.

1.2.3.2 Il Masterplan: le indicazioni strategiche

Il Masterplan dell'Aeroporto di Ciampino è impostato sull'esigenza di riqualificare un'infrastruttura che allo stato attuale è caratterizzata da una sovrapposizione di esigenze e conseguenti realizzazioni, che si sono susseguite in circa un secolo di vita dello scalo e che talvolta sono anche state abbandonate, in quanto non sempre strategiche agli usi per cui erano state definite (per lo più come detto ai fini militari).

In considerazione sia della collocazione geografica ed ambientale dello scalo che del suo rapporto con il primario scalo di Roma Fiumicino, è stato scelto il modello tipologico e funzionale del "Secondary Airport" per la configurazione operativa dello scalo.

Il modello del Secondary Airport viene definito in bibliografia come una struttura con spiccate caratteristiche di complementarietà, efficienza e accessibilità di uno scalo prioritario (nel caso specifico Fiumicino) e che presenti le connotazioni di una struttura internazionale di buon livello, sia per l'Aviazione Commerciale che per l'Aviazione Generale.

Gli aspetti caratterizzanti il Masterplan di Ciampino come Secondary Airport sono:

- Livello: Aeroporto con vocazione prevalentemente internazionale
- Tipologia di passeggeri: Passeggeri non per affari
- Tipologia aeromobili: Max Classe C (aeromobili medi)

L'interesse manifesto per le offerte economiche (il così detto Low Cost) e le motivazioni dello spostamento per lo più per il tempo libero sono caratteristiche che hanno contribuito alla definizione del profilo delle categorie di passeggeri tipo.

Il perseguimento degli obiettivi del Masterplan avverrà tramite l'adozione di politiche di specializzazione del traffico aeroportuale al fine di offrire una rete di collegamenti verso le principali destinazioni incoming internazionali, assecondandone la vocazione del traffico, di posizionamento commerciale e dei vettori presenti.

Il modello del "Secondary Airport" prevede infatti l'operatività sullo scalo solamente per alcune destinazioni riservate ad un traffico minore, prevalentemente legate al tempo libero, non servite con voli di linea dall'aeroporto principale di riferimento (Leonardo da Vinci – Fiumicino), con un bacino di traffico sostanzialmente contenuto e di dimensioni coerenti con la condizione "ambientale" dell'intorno aeroportuale (vincoli e carattere ambientale) ed alle condizioni operative in generale.

La proposta di adozione del modello del "Secondary Airport" permette di:

1. Creare un aeroporto altamente efficiente disegnato sulle esigenze dei vettori che vi operano e di completamento all'offerta aeroportuale di Roma FCO;
2. Specializzare l'aeroporto verso il presidio di un definito bacino di mercato passeggeri prevalentemente leisure, anche attraverso la rilocalizzazione su Fiumicino delle operazioni cargo;
3. Adeguare le attività commerciali anche in termini di offerta e di valorizzazione delle attuali strutture immobiliari;
4. Ammodernare l'infrastruttura in coerenza con le politiche sulle tariffe per i vettori.

Gli interventi necessari all'implementazione di tale modello operativo ed al raggiungimento degli obiettivi sopra elencati sono descritti nel dettaglio all'interno del Masterplan e nell'ambito del Quadro di Riferimento Progettuale.

1.2.3.3 Il Masterplan: le indicazioni per la connotazione dello SIA

In conformità con quanto disposto dalla Convenzione e Contratto di Programma approvato, il Masterplan descrive e fornisce evidenza degli interventi e delle azioni atte al soddisfacimento degli obblighi concessori volti all'operatività dello scalo.

In tale ottica il Masterplan comprende anche gli interventi da eseguirsi in area airside e dovuti al cambio di status da aeroporto militare ad aeroporto civile, alla conformità rispetto al Regolamento ENAC ed EASA, nonché dettati da esigenze di manutenzione ordinaria legale delle risultanze dell'Airport Pavement Management System (APMS).

Tali interventi possono così sintetizzarsi:

- realizzazione nuova recinzione e strada perimetrale nuova viabilità petrolieri, ristrutturazione/separazione dei sottoservizi, manutenzione e ripristino fabbricati ex AMI;
- adeguamento al regolamento ENAC/EASA del runway strip lato est della pista di volo RWY 15/33;
- riqualifica pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti (pista di volo, vie di rullaggio, raccordi, piazzali).

Essi sono necessari ed inderogabili ai fini della sicurezza e derivano – come già detto – da obblighi di conformità normativa o di regolare manutenzione, senza alcuna ricaduta in termini di aumenti della capacità del sistema airside, né dell'operatività aeroportuale.

Tali interventi non sono pertanto oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale.

Le azioni previste dal Masterplan sono state rilette al fine di individuare gli elementi da analizzare nella stesura dello Studio di Impatto Ambientale.

In tal senso appare importante distinguere due sottocasi di azioni di progetto desumibili dal Masterplan stesso:

1. Azioni di riqualificazione ed adeguamento alle funzioni previste di Secondary Airport della struttura aeroportuale esistente;
2. Esercizio dell'intero aeroporto così come configurato allo scenario di riferimento.

In breve ed al fine di delineare l'impostazione dello studio si ritiene di poter schematizzare gli interventi oggetto del Masterplan in funzione delle sopra indicate tipologie di azioni come di seguito indicato.

Il quadro delle azioni che deriva dalla analisi seguente individua quelli che sono stati assunti come elementi oggetto del presente SIA.

Tipologia 1:

Fanno riferimento a questa tipologia tutte le iniziative che consentono il ricollocamento nel contesto aeroportuale nazionale e locale delle strutture esistenti per le quali è prevista la realizzazione di una serie di interventi di riqualificazione, ammodernamento e sviluppo con particolare riferimento ai terminal e alle strutture land side, secondo criteri progettuali coerenti con gli obiettivi sopra esposti e fundamentalmente rivolti al miglioramento della qualità dei servizi offerti e della *passenger experience*.

Gli interventi previsti per il perseguimento degli obiettivi del Masterplan suddetti sono di seguito riassunti:

- Ristrutturazione dell'aerostazione aviazione commerciale, attraverso la riorganizzazione degli spazi e sostituzione delle finiture per adeguarle al nuovo modello operativo;
- Riqualifica del terminal di aviazione generale per consentire migliore fruibilità e qualità;
- Rimodulazione della viabilità e dei parcheggi con ulteriore differenziazione dell'offerta di sosta;
- Ridefinizione delle consistenze e degli edifici di supporto, prevedendo le demolizioni dei fabbricati interferenti con lo sviluppo;
- Adeguamento degli impianti al nuovo assetto funzionale.

Tipologia 2:

Questa tipologia di azioni è costituita dalle ricadute operative derivanti dalla scelta strategica di perseguire un modello di "Secondary Airport".

L'adozione del modello del "Secondary Airport" permette infatti di:

1. Creare un aeroporto altamente efficiente disegnato sulle esigenze dei vettori che vi operano e di completamento all'offerta aeroportuale di Roma FCO;
2. Qualificare i movimenti, con un minor numero di destinazioni servibili e dunque rivolgersi ad uno specifico segmento di passeggeri movimentati;
3. Specializzare l'aeroporto verso il presidio di un definito bacino di mercato passeggeri prevalentemente leisure, anche attraverso la rilocalizzazione su Fiumicino delle operazioni cargo;
4. Possibilità di adeguare le attività commerciali anche in termini di offerta e di valorizzare le attuali strutture;
5. Possibilità di adeguare l'infrastruttura in un'ottica orientata al rispetto ambientale e contenimento delle tariffe per i vettori.

Riveste una particolare rilevanza ambientale l'obiettivo indicato al punto 2 che si estrinseca nella previsione di limitare i movimenti commerciali giornalieri a circa 65 voli.

1.3 IMPIANTO METODOLOGICO DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

La metodologia di lavoro assunta ai fini della delimitazione dell'ambito di lavoro si è fondata sulle tre seguenti attività:

1. delimitazione dell'ambito tematico di lavoro, avente ad oggetto la individuazione delle categorie di temi rispetto alle quali indagare i rapporti con la pianificazione e programmazione;
2. delimitazione dell'ambito documentale di lavoro, avente ad oggetto la scelta degli strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono il "quadro pianificatorio di riferimento";
3. delimitazione dell'ambito operativo di lavoro, riguardante la individuazione di quei rapporti Opera – Atti di pianificazione/programmazione da indagare all'interno del presente Quadro programmatico e di quelli affrontati nei restanti quadri dello SIA.

La prima delle succitate attività trova riscontro con quanto disposto dall'articolo 3 del DPCM 27.12.1988, il quale individua le finalità attribuite al Quadro programmatico nel «fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale»¹, precisando nel seguito che gli atti ai quali occorre riferirsi sono «quelli nei quali è inquadrabile il progetto stesso»².

Tale attività è difatti diretta a specificare quali siano, in relazione alle caratteristiche dell'opera in progetto e segnatamente gli elementi progettuali derivanti dalla sua lettura ambientale, gli ambiti tematici rispetto ai quali si sviluppano quelle relazioni tra opera progettata ed atti pianificatori e programmatori rispetto alle quali il quadro in esame debba fornire gli elementi conoscitivi.

La seconda attività si sostanzia nella selezione dell'insieme della strumentazione afferente agli ambiti tematici pertinenti agli elementi progettuali identificati attraverso la lettura ambientale dell'opera in progetto.

Come premesso, detta attività è rivolta alla definizione di quello che nel presente SIA è stato denominato "quadro pianificatorio di riferimento", locuzione assunta per identificare quel complesso di strumenti che, con riferimento ai suddetti ambiti tematici, risultano rilevanti ai fini della rappresentazione delle relazioni opera progettata – atti di pianificazione/programmazione.

Le operazioni condotte ai fini della definizione del "quadro pianificatorio di riferimento" sono state le seguenti:

1. ricostruzione dello stato della pianificazione così come derivante dalle specifiche disposizioni legislative;
2. verifica della traduzione in prassi del complesso degli atti di pianificazione previsti dalle disposizioni legislative, da parte degli organi competenti;

¹ DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 1

² DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 2 lett. a)

3. selezione dell'insieme dei documenti pianificatori rilevanti ai fini della definizione dei rapporti Opera – Piani.

I criteri assunti ai fini della selezione sono stati i seguenti:

1. pertinenza dell'ambito tematico e spaziale regolamentato dal Piano rispetto a quello interessato dall'opera in esame;
2. vigenza e rispondenza delle scelte pianificatorie rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

In merito al primo criterio, questo trova fondamento nel DPCM 27.12.1988 ai sensi del quale il Quadro di riferimento programmatico deve comprendere «la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore ed ordinari, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»³.

Sulla scorta di detto criterio, gli strumenti pianificatori aventi ad oggetto ambiti tematici che non rientrano all'interno di quelli conseguenti alla scomposizione delle previsioni del Masterplan in elementi progettuali, non sono stati considerati di interesse e, come tali, esclusi dal "quadro pianificatorio di riferimento".

Anche il secondo criterio di selezione promanata dal dettato del DPCM 27.12.1988 che difatti, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano evidenziate «le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni»⁴.

La ratio di tale norma risiede nel fatto che detti rapporti, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l'opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali. In altri termini, la norma in questione, individuando come necessaria la contestualizzazione del contenuto programmatico dei Piani rispetto all'attualità, prospetta la questione della loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo i quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare detta verifica a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti che si ritiene siano privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell'iter approvativo i cui effetti si riflettono sia sul piano del-

la rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti. Appare difatti evidente come l'assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l'impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

In merito all'ultima delle tre attività, questa ha riguardato gli strumenti di pianificazione rientranti all'interno del "quadro pianificatorio di riferimento" ed ha avuto ad oggetto l'individuazione del Quadro di riferimento dello SIA nel quale più propriamente condurre la trattazione.

Le ragioni di tale attività, che a prima vista può apparire in contrasto con le disposizioni del DPCM 27.12.1988, nascono dal riconoscimento delle diverse tipologie all'interno dei quali è possibile articolare gli strumenti di pianificazione a seconda del criterio di classificazione utilizzato.

In tal senso, le tipologie di pianificazione/programmazione all'interno delle quali sono inquadrabili gli interventi facenti parte del Masterplan possono essere distinti in "ordinaria", da un lato, e "negoziata", dall'altro.

La pianificazione ordinaria, a sua volta può essere articolata in "generale"⁵ e "separata"⁶ la quale a sua volta può essere distinta, in ragione delle finalità di governo, in pianificazione "a prevalente contenuto operativo" e "a prevalente contenuto vincolistico"⁷.

Nell'individuazione della strumentazione afferente a dette tipologie di pianificazione e programmazione è stata considerata 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.

Tale complessità di tipologie di pianificazione origina quindi un altrettanto complesso insieme di rapporti Opera – Piani, i quali sono in primo luogo distinguibili in:

- "Rapporti di coerenza", aventi attinenza con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori;
- "Rapporti di conformità", aventi attinenza con l'apparato normativo dei Piani e del regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina di tutela ambientale.

⁵ Pianificazione relativa al il governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale).

⁶ Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio

⁷ Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale.

³ DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 lett. a)

⁴ DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 lett. b) punto 1

Muovendo da tale classificazione dei rapporti Opera – Piani, appare evidente come la trattazione dei rapporti di conformità riguardanti aspetti direttamente connessi a fenomeni potenzialmente determinati dalle azioni di progetto, come ad esempio l'inquinamento atmosferico o quello acustico, oppure il rischio idraulico, possa trovare più pertinente trattazione all'interno di quelle parti dello Studio di impatto ambientale nelle quali detti fenomeni sono indagati.

In altre parole si ritiene che svolgere la trattazione di detta tipologia di strumenti pianificatori all'interno di Quadro programmatico, ossia in modo avulso dall'esame dei termini in cui l'opera in progetto concorre alla determinazione di quei fenomeni la cui regolamentazione è oggetto di tali Piani, non arrechi alcun beneficio alla comprensione sia del rapporto Opera – Piani, sia del fenomeno al quale questo si riferisce.

In ragione di tali considerazioni si è quindi scelto di condurre la trattazione dei Piani a valenza ambientale all'interno dei capitoli del Quadro ambientale relativi alle componenti ambientali alla cui regolamentazione tali Piani sono riferiti.

1.4 STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Secondo l'impianto metodologico assunto, il presente Quadro di riferimento si compone di tre parti, aventi le finalità ed i contenuti nel seguito descritte:

- *Parte 1 - Quadro programmatico: aspetti metodologici e struttura del documento*
Finalità della prima parte, ovvero del presente Capitolo 1, risiede nel definire l'impianto metodologico sulla scorta del quale sviluppare il Quadro programmatico.
- *Parte 2 – Analisi del quadro pianificatorio di riferimento*
Finalità della parte in argomento risiede nel rispondere agli aspetti contenutistici assegnati dallo stesso articolo 3 del DPCM 27.12.1988, ovverosia nel fornire tutti gli elementi conoscitivi sulle relazioni intercorrenti tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale all'interno dei quali è inquadrabile il progetto stesso.

In questa ottica, tale parte consta delle seguenti 5 sezioni:

1. *Quadro pianificatorio di riferimento*, fornisce una sintesi complessiva di tutti gli atti di pianificazione e programmazione presi in considerazione (cfr. Cap. 2),
2. *Pianificazione ordinaria generale* (cfr. Cap. 3),
3. *Pianificazione separata – settore trasporti* (cfr. Cap. 4),
4. *Pianificazione negoziata* (cfr. Cap. 5),
5. *Vincoli e disciplina di tutela* (cfr. Cap. 0).

Per ciascuna delle tipologie di pianificazione/programmazione appena elencate, sono stati presi in considerazione tutti i documenti esistenti e sono stati analizzati rispetto allo stato approvativo ed indicandone i principali contenuti generali e in rapporto alle opere progettuali oggetto del presente SIA.

- *Parte 3 - Rapporti Opera – Atti di pianificazione e programmazione*

La parte terza consta di due sezioni, rispettivamente rivolte a fornire gli elementi per la valutazione di coerenza e di conformità delle opere rispetto alla pianificazione e programmazione considerata (cfr. Cap. 7).

2 IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

2.1 PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

2.1.1 La pianificazione generale

La disamina degli strumenti pianificatori e programmatici vigenti nell'ambito territoriale di studio è stata effettuata nel rispetto delle indicazioni fornite dalla LR 38/99 recante "Norme sul governo del territorio" della Regione Lazio.

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 l'articolazione del sistema di pianificazione secondo i seguenti livelli:

- Regionale: Piano Territoriale Regionale Generale,
- Provinciale: Piano Territoriale Provinciale Generale,
- Comunale:
 - Piano Urbanistico Comunale Generale,
 - Piano Urbanistico Operativo Comunale.

La LR 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 (PTRG), la legge prevede la preliminare elaborazione delle Linee Guida. A seguito di una conferenza con le amministrazioni interessate, lo Schema di PTRG 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 PTRG 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 Terri-

riale Provinciale Generale (PTPG) e convoca una conferenza di pianificazione con la Regione.

Successivamente, la Provincia adotta lo Schema di PTPG ed indice una conferenza con gli enti interessati, istituzionali e non. Considerate le osservazioni emerse, la Provincia trasmette lo Schema di PTPG 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 PTPG.

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 (PUCG) 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 PUCG 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 PUCG.

A livello comunale è presente il Piano Urbanistico Operativo Comunale (PUOC) 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 PUOC e lo trasmette alla Provincia per la verifica della compatibilità. A seguito di ciò il Comune adotta il PUOC.

Per quanto riguarda l'attuazione delle disposizioni della LUR a livello comunale, assunto che l'Aeroporto di Roma Ciampino è ubicato tra l'ambito territoriale del Comune di Roma e quello del Comune di Ciampino, i Piani Regolatori Generali vigenti sono:

- il Piano Regolatore Generale del Comune di Roma (approvato con DCC n. 18 del 12 febbraio 2008),
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Ciampino (approvato con atto di GR n. 55 del 24 gennaio 2006).

2.1.2 Pianificazione paesistica

Nel caso specifico della Regione Lazio, per le ragioni nel seguito esposte, il quadro della pianificazione territoriale è composto anche da quella paesistica.

La norma di riferimento è in tal caso rappresentata dalla LR 24/98 che, come chiaramente esposto nell'articolo 1 "Finalità", «al fine di garantire una tutela omogenea sul territorio regionale delle aree e dei beni elencati nell'articolo 82, quinto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 come introdotto dall'articolo 1 della legge 8

agosto 1985, n. 431 e di quelli dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 26 giugno 1939, n. 1497» ha introdotto un nuovo strumento di pianificazione, identificato nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), ed ha approvato i Piani Territoriali Paesistici (PTP), in precedenza adottati limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/39 (Decreti Ministeriali e provvedimenti regionali) e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi dell'articolo 1 della L. 431/85.

Relativamente ai PTPR, la legge stabilisce che «entro il 31 dicembre 1999, la Regione procede all'approvazione del PTPR quale unico piano territoriale paesistico regionale redatto nel rispetto dei criteri di cui all'articolo 22»⁸, laddove è stabilito che «il PTPR di cui all'articolo 21 è redatto in attuazione di quanto previsto dall'articolo 1 bis della L. 431/1985»⁹.

Il Piano territoriale paesistico regionale quindi interessa l'intero ambito della Regione Lazio ed è un piano urbanistico-territoriale avente finalità di salvaguardia dei valori paesistici e ambientali ai sensi dell'art. 135 del DLgs n. 42 del 22/02/2004, in attuazione comma 1 dell'art. 22 della LR 24 del 6 luglio 1998; in tal senso il PTPR si configura anche quale strumento di pianificazione territoriale di settore con specifica considerazione dei valori e dei beni del patrimonio paesaggistico naturale e culturale del Lazio ai sensi e per gli effetti degli artt. 12, 13 e 14 della LR 38/99, e costituisce integrazione, completamento e aggiornamento del Piano territoriale generale regionale.

Un'ultima annotazione riguarda gli effetti della mancata approvazione del PTPR entro il termine prefissato, con riferimento ai quali la legge stabilisce che «decorso inutilmente tale termine, operano esclusivamente le norme di tutela di cui al Capo II e, nelle aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente, sono consentiti esclusivamente interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico ed igienico e restauro conservativo»¹⁰; a tale riguardo si ricorda che il Capo II ha ad oggetto le «Modalità di tutela dei beni e delle aree sottoposti a vincolo paesistico».

La regione Lazio ha adottato il PTPR con DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

Per quanto riguarda i PTP, l'articolo 19 della citata legge dispone che «i PTP, di cui alle deliberazioni elencate nell'articolo 1 e agli allegati da A1 a A16, sono approvati con la presente legge, limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/1939 e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi degli articoli 1, 1 ter ed 1 quinquies della L. 431/1985, con i contenuti di cui all'articolo 20».

⁸ LR 24/98 art. 21 "Approvazione del PTPR"

⁹ Art. 1-bis, co 1. «Con riferimento ai beni e alle aree elencati dal quinto comma dell'articolo 82 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, come integrato dal precedente articolo 1, le regioni sottopongono a specifica normativa d'uso e di valorizzazione ambientale il relativo territorio mediante la redazione di piani paesistici o di piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali, da approvarsi entro il 31 dicembre 1986»

¹⁰ LR 24/98 art. 21 "Approvazione del PTPR"

Con riferimento al contesto territoriale all'interno del quale ricade l'Aeroporto di Roma Ciampino, questo rientra nell'ambito dei seguenti PTP:

- Piano Territoriale Paesistico n. 9 "Castelli romani" (approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2276/87),
- Piano Territoriale Paesistico di Roma Ambito 15/12 "Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquadotti" (approvato con DCR n. 70 del 10/02/2010 ai sensi della LR 24/98 e del DLgs 42/2004).

2.1.3 Contesto pianificatorio di riferimento

Stante il descritto impianto pianificatorio previsto dalla Legge urbanistica regionale e dalla LR 24/98, ed in considerazione della attuazione datane nella prassi dai diversi Enti territoriali e locali, il contesto pianificatorio di riferimento può essere identificato nei seguenti termini (cfr. Tabella 2-1).

Tabella 2-1 Pianificazione ordinaria generale di riferimento

Ambito	Strumento	Estremi
Regionale	Piano Territoriale Paesistico n. 9 "Castelli romani"	Adottato con DGR 2276/87 e approvato con LR 24/98
	Piano Territoriale Paesistico di Roma Ambito 15/12 "Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquadotti"	Adottato con DGR 454/2006 e approvato con DCR n. 70 del 10/02/2010
	Piano Territoriale Paesistico Regionale	Adottato con DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale Generale	Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010
Comunale	Piano Regolatore Generale del Comune di Roma	Approvato con DCC n. 18 del 12 febbraio 2008
	Piano Regolatore Generale del Comune di Ciampino	Approvato con atto di GR n. 55 del 24 gennaio 2006

A tale riguardo, per quanto specificatamente attiene alla pianificazione di livello regionale e segnatamente al PTRG, non solo per il fatto di essere stato adottato nel 2000, quanto soprattutto per la ragione che detto Piano è di fatto costituito dal Quadro di Riferimento Territoriale (QRT), a sua volta adottato nel 1998 con deliberazione di Giunta e redatto quindi in precedenza, appare evidente come quanto contenuto nel QRT/Schema di Piano non possa essere ritenuto rappresentativo degli orientamenti espressi dall'Amministrazione regionale in merito di assetto territoriale. A tale riguardo si ricorda inoltre che il Piano territoriale paesistico regionale, configurandosi come strumento di pianificazione territoriale di settore

con specifica considerazione dei valori e dei beni del patrimonio paesaggistico naturale e culturale del Lazio ai sensi e per gli effetti degli artt. 12, 13 e 14 della LR 38/99, costituisce integrazione, completamento e aggiornamento del Piano territoriale generale regionale.

Stanti tali considerazioni si è assunta la scelta di non prendere in considerazione il PTRG nell'ambito del presente analisi.

2.2 PIANIFICAZIONE SEPARATA - SETTORE TRASPORTI

La pianificazione separata di settore è costituita nello specifico, date le caratteristiche dell'oggetto del presente Studio, dal settore trasporti.

Stante la natura dell'opera proposta ed in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie, questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza nazionale e regionale, come riportato nella tabella che segue.

Tabella 2-2 Quadro di riferimento per la pianificazione separata settore Trasporti

Ambito	Strumento	Estremi
Nazionale	Proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti	Predisposta nel Febbraio 2012 PNA allegato alla bozza di DPR di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, approvato dal Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015 e in attesa di pubblicazione
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001
Regionale	Piano Mobilità Lazio	In corso di formazione

Nello specifico, per quanto concerne il trasporto aereo, esistono importanti riferimenti normativi di livello europeo e nazionale che dettano principi e disposizioni in materia.

A livello europeo, il Regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prevede l'articolazione di detta rete in due livelli:

1. una rete globale ("Comprehensive Network"), da realizzare entro il 2050,
2. una rete centrale ("Core Network") da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto.

A livello nazionale, l'art. 117 della Costituzione prevede che «gli aeroporti rientrino tra le materie oggetto di legislazione concorrente Stato-Regioni».

Un importante atto nazionale è rappresentato dal Codice della navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e aggiornato con D.Lgs 15 marzo 2006, n.151, che, all'art.

698, dispone che vengano individuati gli aeroporti e sistemi aeroportuali di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, da individuare (con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni-Province autonome) tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN.

Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è prevista l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome, del Governo e degli Enti aeronautici.

Per gli aeroporti di interesse regionale o locale diversi da quelli di interesse nazionale così come definiti dall'articolo 698 del Codice della navigazione, l'art. 5, comma 1, lettera c) del D.Lgs 28 maggio 2010, n. 85, impone che questi vengano trasferiti alle Regioni e Enti locali.

Sulla scorta di tale quadro normativo, il Piano Nazionale degli Aeroporti si rende necessario per i seguenti motivi:

- fornire alle componenti istituzionali e operative del settore un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale ai fini della crescita economica, occupazionale e sociale del Paese;
- disporre di uno strumento di governance del settore, per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo;
- ottimizzare l'offerta trasportistica anche mediante il coordinamento delle azioni di intervento nel settore del trasporto aereo con i piani riguardanti le altre modalità di trasporto;
- individuare le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

In relazione al processo di definizione, sviluppo e approvazione del Piano nazionale, l'evoluzione e lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano sono stati oggetto di approfondimenti con una apposita indagine conoscitiva, avviata nel febbraio 2009, il cui documento conclusivo, approvato nel 2010, evidenziava la necessità di definire un nuovo piano nazionale della rete aeroportuale.

Nel 2011, a seguito della validazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di tale studio, denominato "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale", l'Enac ha redatto una proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, presentata nel febbraio 2012.

La proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, realizzata dall'Enac per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è nata con l'obiettivo di fornire alle istituzioni di governo una visione chiara e puntuale della attuale dotazione infrastrutturale e gli scenari di sviluppo del trasporto aereo in Italia fino al 2030.

La IX Commissione della Camera ha concluso, nella seduta del 15 luglio 2015, l'esame dello schema di decreto del Presidente della Repubblica di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, come previsto dall'articolo 698 del codice della navigazione, mediante l'espressione del parere favorevole, con condizioni e osservazioni. L'esame dello schema di Piano Nazionale degli Aeroporti era stato avviato nella seduta del 18 giugno 2015. Ai sensi della norma richiamata del Codice della navigazione, il piano deve prevedere la distinzione tra aeroporti di interesse nazionale e aeroporti regionali ed i parametri per l'individuazione degli aeroporti sono: le dimensioni e la tipologia di traffico; l'ubicazione territoriale; il ruolo strategico; le previsioni dei progetti europei TEN-T.

L'art. 5 del decreto legislativo n. 85 del 2010 aveva già disposto il trasferimento al demanio regionale degli aeroporti non di interesse nazionale.

Il Decreto del Presidente della Repubblica che individua gli aeroporti di interesse nazionale è stato approvato definitivamente dal Consiglio dei Ministri del 27 agosto 2015 ed è in attesa di pubblicazione. Il Piano classifica come "aeroporti di interesse nazionale" 38 aeroporti, suddivisi in 10 bacini territoriali di traffico. Tra questi, 12 aeroporti sono qualificati di particolare rilevanza strategica.

Il Piano indica le linee di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le possibili soluzioni, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali.

La proposta di Piano si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T;
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese;
- salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti, ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;

- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.

Nella rete nazionale la proposta di Piano, coerentemente con quanto già fatto in ambito europeo con le reti TEN-T, ed in analogia, individua:

- gli scali principali, che rispondono oggi alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e saranno in grado di garantire nel tempo tale funzione. Tali aeroporti sono caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale; gli stessi scali sono compresi nella rete europea TEN-T e circa la metà ne costituisce la parte "core".
- gli scali di servizio base, che per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico con estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto. Tali aeroporti sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point; gli stessi scali assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete. La metà di essi è altresì parte della rete TEN-T europea.

Per gli scali principali, il Piano indica le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.

Particolare attenzione è posta nel Piano al tema dell'accessibilità agli aeroporti e alle connessioni intermodali, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali.

A tale riguardo, il Piano indica che:

- gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti principali che hanno una funzione strategica;
- i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre Gate Intercontinentali (Roma, Milano e Venezia) sia viari che su ferro, con specifico indirizzo al collegamento con l'Alta Velocità, siano posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti;
- sia garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti;

- le connessioni intermodali già programmate siano realizzate in tempi certi e siano avviati processi di pianificazione degli ulteriori collegamenti su ferro indicati dal Piano.

Il Piano contiene un "Action Plan" che si configura come lo strumento di programmazione del Piano stesso, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con lo sviluppo di altre infrastrutture e servizi per la collettività previsti sul territorio.

L'Action Plan è articolato in macrobacini di traffico e definisce gli interventi prioritari (in termini di sviluppo di capacità, livello di servizio delle infrastrutture, potenziamento dell'accessibilità), i costi stimati, i tempi di attuazione e le prestazioni attese.

Ai fini del presente Studio, il macrobacino di riferimento è costituito dall'Area del Centro che, oltre all'Aeroporto di Roma Ciampino, comprende gli aeroporti di Roma Fiumicino, Perugia e Pescara. Rispetto all'intero territorio nazionale, tale area registra il maggior numero di passeggeri movimentati, circa 42 milioni, con una crescita del traffico pari al 5,2% annuo avvenuta negli ultimi 10 anni.

Ferma restando la classificazione della rete nazionale in aeroporti principali e aeroporti di servizio, l'Action Plan riconosce nel posizionamento degli scali principali della rete, le valenze qualitative ad essi attribuite secondo la differenziazione tra strategici e primari e, fra i primi, l'individuazione dei gate intercontinentali; ciò al fine di determinare la priorità degli interventi, la tipologia di servizio da rendere ed il pacchetto di requisiti prestazionali da soddisfare, associato ad ogni profilo funzionale.

Il nuovo Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore aeroportuale mediante le seguenti direttrici:

- creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico;
- superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali;
- incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi;
- promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto;

- focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti;
- razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi;
- realizzazione di un disegno industriale "in itinere" suscettibile di un aggiornamento periodico delle politiche di Piano tese al governo del sistema aeroportuale.

Per l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale strategico, il Piano ripartisce il territorio nazionale nei seguenti bacini di traffico: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania, 6) Mediterraneo - Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia-orientale, 9) Sicilia-occidentale, 10) Sardegna.

All'interno di ogni bacino il Piano identifica un solo aeroporto strategico, nonché l'insieme degli ulteriori aeroporti di interesse nazionale insistenti nel medesimo bacino.

Nell'ambito del bacino 4) Centro Italia, il Piano identifica come strategico l'Aeroporto di Roma Fiumicino, in quanto presente nella core network europea come gate intercontinentale, mentre Roma Ciampino risulta tra gli aeroporti di interesse nazionale, insieme a Perugia e Pescara.

Inoltre, per il soddisfacimento del previsto aumento della domanda di traffico e al fine di migliorare la qualità dei servizi, il Piano, tra le strategie di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e dell'accessibilità ed intermodalità, contempla, in particolare:

- l'individuazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti ed indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

2.3 PIANIFICAZIONE SEPARATA - SETTORE AMBIENTE

In considerazione dell'approccio metodologico assunto nel presente SIA ed al preciso fine di evidenziare i termini nei quali, sia le scelte del Masterplan 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.

Tabella 2-3 Quadro di riferimento per la pianificazione separata settore Ambiente

Ambito	Strumento	Estremi
Aria	Piano di Risanamento della qualità dell'aria	Approvato con DGR n. 66 del 10/12/2009 e DGR n. 164 del 5/03/2010
Acqua	Bacino Fiume Tevere - Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI)	Approvato con DPCM del 10/04/2013
	Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR)	Approvato con DCR n. 42 del 27/09/2007
Suolo	Nuova classificazione sismica della Regione Lazio	Approvata con DGR n. 387 del 22/05/2009
	Piano Regionale Attività Estrattive (PRAE)	Previsto dalla LR n. 17 del 6/12/2004 e s.m.i.
Rumore	Classificazione acustica del territorio del Comune di Roma	Approvato con DCC n. 12 del 29 gennaio 2004
	Piano di classificazione acustica del Comune di Ciampino	Approvato con DCC n.63 del 30 settembre 2011
	Piano di classificazione acustica del Comune di Marino	Approvato con Delibera del Consiglio Comunale 22/2003

Come già anticipato precedentemente, unica eccezione è rappresentata dal Piano Territoriale Paesistico e dal Piano Territoriale Regionale Paesistico, le cui trattazioni sono state condotte nell'ambito del presente Quadro di Riferimento, sia in ragione della loro natura di piano territoriale, sia, soprattutto, dell'essere stati concepiti 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 delle attività estrattive, si sottolinea come questa sia anche 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 Masterplan dell'Aeroporto "G. B. Pastine" Ciampino - Roma abbiano a rapportarsi con i temi delle terre, l'esame di tali atti è stato affrontato all'interno del Quadro di Riferimento Progettuale, nel capitolo dedicato a dette tematiche.

2.4 PIANIFICAZIONE NEGOZIATA

Nell'ambito del presente Studio è stata considerata la cosiddetta pianificazione negoziata, ovvero quel tipo di pianificazione, intesa dalla legge n. 662/1996, «... concordata tra soggetti pubblici o tra il soggetto pubblico competente e la parte o le parti pubbliche o private per l'attuazione di interventi diversi, riferiti ad un'unica finalità di sviluppo, che richiedono una valutazione complessiva delle attività di competenza».

Tale tipologia di pianificazione ha lo scopo di regolare gli interventi che coinvolgono una molteplicità di soggetti pubblici e privati e che comportano attività decisionali complesse, nonché la gestione unitaria delle risorse finanziarie mediante diverse forme di accordo quali le Intese istituzionali di programma, gli Accordi di programma quadro, i Patti territoriali ed i Contratti di programma.

Premesso che, come ovvio, la pianificazione negoziata costituisce una tipologia pianificatoria riferibile ad un diversificato insieme di settori, stante l'oggetto del presente studio, l'attenzione è stata specificatamente centrata su quello della mobilità e dei trasporti.

All'interno di detto ambito tematico e con specifico riferimento all'Aeroporto di Ciampino - Roma, i principali atti riferibili alla pianificazione negoziata sono così individuabili:

- Convenzione e Contratto di Programma tra ENAC ed ADR,
- Programma Infrastrutture Strategiche,
- Accordi di Programma Quadro (APQ), stipulati nell'ambito dell'intesa Istituzionale di Programma tra lo Stato e le Regioni.

Convenzione e Contratto di Programma ENAC-ADR

Come noto, l'articolo 10, comma 13, della legge 537/93 ed il successivo D.M. 12 novembre 1997, n. 521 hanno previsto la costituzione di apposite società di capitali per la gestione degli aeroporti secondo il modello della gestione totale, evidenziando gli adempimenti posti a carico dei soggetti interessati ed i requisiti da possedere per ottenere la concessione totale fino ad massimo di 40 anni.

Nel caso del sistema aeroportuale romano tale modello gestionale trova applicazione sulla base delle leggi 775/73, 985/77 e 359/92, in forza delle quali con DPCM del 21 dicembre 2012, seguito dall'Atto Aggiuntivo del 27 dicembre 2012, è stato approvato l'Atto Unico Convenzione - Contratto di Programma, stipulato tra ENAC ed Aeroporti di Roma SpA il 25 ottobre 2012.

Programma Infrastrutture Strategiche (PIS)

Il Programma Infrastrutture Strategiche si incardina all'interno della legge n. 443 del 21 dicembre 2001, comunemente conosciuta come "Legge Obiettivo", la quale delega il Governo all'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, così come stabilito dall'articolo 1, comma 1. Sempre ai sensi del me-

desimo comma, «l'individuazione è operata, sentita la Conferenza unificata [...], a mezzo di un programma, formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, e inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione». Tale programma, ossia il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), in sede di sua prima stesura è stato approvato con la nota delibera CIPE n 121 del 21 Dicembre 2001.

In merito alle modalità di aggiornamento di detto Programma, le procedure identificate dalla Legge Obiettivo sono state modificate dall'articolo 10 della legge 196/2009¹¹ così come modificato dall'articolo 2 della successiva legge 39/2011¹² attraverso il quale sono stati definiti il ciclo e gli strumenti della programmazione finanziaria e di bilancio, nonché i contenuti del Documento di Economia e Finanza (DEF).

In buona sostanza, ai sensi dei predetti riferimenti normativi, il Governo deve presentare alle Camere il DEF, entro il 10 Aprile di ogni annualità, e la Nota di aggiornamento del DEF, entro il successivo 20 Settembre; inoltre, ai sensi del comma 8 dell'articolo 10 della L. 196/2009 così come modificato dalla L. 39/2011, «in allegato al DEF è presentato il programma predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, nonché lo stato di avanzamento del medesimo programma relativo all'anno precedente, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti».

Ne consegue che, a partire dal 2011, la presentazione dei predetti allegati si è articolata in due momenti in quanto, in allegato al DEF, vengono in genere enunciate le linee guida ovvero i principali elementi di informazione da far confluire nei documenti presentati con la Nota di aggiornamento.

Per quanto invece attiene alle modalità di approvazione del Programma, ancorché le citate norme non abbiano nei fatti modificato il dettato normativo originario, come evidenziato dal Dossier n. 168 della Camera dei Deputati, «negli ultimi anni si è registrata una prassi in base alla quale sul documento trasmesso al Parlamento non sono previamente acquisiti il parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) e l'intesa della Conferenza unificata, che vengono invece espressi dopo la deliberazione parlamentare».

Stante quanto precisato, l'ultimo Allegato che ha completato il proprio iter ai sensi della Legge Obiettivo è l'XI sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza unificata nella seduta del 16 aprile 2014 ed è stato acquisito il parere del CIPE con la delibera n. 26/2014.

Per quanto invece concerne i successivi sviluppi, il 10 Aprile 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato l'Allegato infrastrutture al DEF 2015.

Accordo Programma Quadro (APQ)

L'Accordo di Programma Quadro costituisce lo strumento attuativo dell'Intesa istituzionale di Programma (IPP) la quale a sua volta rappresenta lo strumento di programmazione che consente a ogni Regione, o Provincia autonoma, di concordare con il governo centrale gli obiettivi, i settori e le aree dove effettuare gli interventi infrastrutturali di interesse comune per lo sviluppo del territorio regionale.

In particolare, l'Accordo indica le attività e gli interventi da realizzare, con i tempi e le modalità di attuazione, i soggetti responsabili ed i relativi impegni, nonché le risorse finanziarie occorrenti, a valere sugli stanziamenti pubblici o reperite tramite finanziamenti privati, e le procedure ed i soggetti responsabili per il monitoraggio e la verifica dei risultati.

I promotori degli APQ sono Stato, Regione e Enti pubblici. Queste stesse amministrazioni, con anche l'intervento dei privati, rappresentano i soggetti attuatori.

Entrando nel merito dell'attuazione che i succitati strumenti di programmazione negoziata hanno avuto da parte della Regione Lazio, in data 22 Marzo 2000 il Governo della Repubblica e la Giunta della Regione hanno stipulato l'Intesa istituzionale di programma.

Tra gli Accordi di programma quadro che le parti hanno concordato nel ritenere necessari ai fini dell'attuazione degli obiettivi e dei relativi piani di intervento, nella economia del presente studio riveste importanza quello identificato come "APQ3: Sistema Aeroportuale e Agenzia di navigazione Satellitare". Tale accordo non risulta tuttavia tra quelli successivamente stipulati.

Nella Tabella 2-4 sono elencati tutti gli atti di pianificazione e programmazione negoziata consultati in riferimento alla tipologia di Progetto oggetto di studio.

Tabella 2-4 Quadro della pianificazione negoziata

Strumento	Titolarietà	Stato approvativo
Convenzione e Contratto di Programma tra ENAC e ADR	ENAC - ADR	Approvati con DPCM del 21/12/2012
Programma delle Infrastrutture Strategiche - XI Allegato alla Nota di aggiornamento al DEF 2013	Ministro dell'economia e delle finanze	Delibera CIPE n. 26 del 1 Agosto 2014
Programma delle Infrastrutture Strategiche - XI Allegato al DEF 2015	Ministro dell'economia e delle finanze	Approvazione Consiglio dei Ministri 10 Aprile 2015

¹¹ "Legge di contabilità e finanza pubblica"

¹² "Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, conseguenti alle nuove regole adottate dall'Unione europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri"

3 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

3.1 IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO

L'intervento progettuale oggetto del presente Studio ricade nell'ambito dei seguenti Piani Territoriali Paesistici (PTP):

- Piano Territoriale Paesistico n. 9 "Castelli romani", adottato con DGR 2276/87 e approvato con LR 24/98,
- Piano Territoriale Paesistico di Roma Ambito 15/12 "Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti", adottato con DGR 454/2006 e approvato con DCR n. 70 del 10/02/2010.

Il PTP n. 9 persegue gli obiettivi generali della L. 431/1985 all'interno dell'ambito territoriale di competenza; le sue norme tendono a proteggere e valorizzare l'insieme dei valori paesistici naturali e archeologici vincolati e notificati dallo Stato e dalla Regione, nonché l'insieme dei valori diffusi sui quali i vincoli agiscono "ope legis".

Il PTP n. 9 si applica limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/1939 e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi degli articoli 1, 1 ter ed 1 quinquies della L. 431/1985.

Il PTP n. 9 è costituito:

- dalle norme tecniche,
- dagli elaborati grafici
 - tavole E1 a carattere analitico e ricognitivo contenenti la graficizzazione dei vincoli di cui alle leggi 1497/39 e 431/85;
 - tavole E3 contenenti le classificazioni ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico;
 - tavole di dettaglio del Piano Paesistico Comune per Comune.

Nelle aree interessate da una sovrapposizione di vincoli relativi ai beni diffusi di cui alla L. 431/1985 e alle aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/1939 si applicano, entrambe le norme, se compatibili; in caso di contrasto, prevale la più restrittiva.

Il PTP n. 15/12 sottopone il proprio territorio di competenza a specifica normativa d'uso e di valorizzazione con le finalità ed i contenuti di cui al DLgs 42/2004, secondo le modalità previste dalla L.R. 24/98 e smi.

Il PTP n. 15/12 è costituito dai seguenti elaborati:

- Elaborati con contenuto prescrittivo:
 - Tavole serie E1* - Beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice con dichiarazione di notevole interesse pubblico,

- Tavole serie E3bis - Beni paesaggistici puntuali e lineari di interesse archeologico di cui all'articolo 142 co.1 lettera m del Codice e tutela di altri beni individuati di tipo storico-monumentale,
 - Tavole serie EE3bis - Beni paesaggistici puntuali e lineari di interesse archeologico di cui all'articolo 142 co.1 lettera m del Codice e tutela di altri beni individuati di tipo storico-monumentale (Stralci di dettaglio),
 - Tavole serie EVIII - Il paesaggio storico - Beni paesaggistici ambiti di rilevante interesse archeologico di cui all'articolo 142 co.1 lettera m del Codice e tutela di altri ambiti di tipo storico monumentale,
 - Tavole serie E3 ter - Beni paesaggistici di cui all'articolo 142 co.1 lettere c, f, g del Codice e tutela altri beni individuati di tipo naturalistico, geomorfologico e vegetazionale,
 - Tavole EE3 W - Classificazione di dettaglio delle aree ai fini della tutela,
 - Norme come modificate in adeguamento al Codice e in accoglimento delle osservazioni e repertori dei beni, allegati 1, 2 e 3.
- Elaborati con contenuto propositivo:
 - Tavole della serie E4 - Sistemi idro-morfologicovegetazionali, principali interventi di Piano,
 - Tavole della serie E5 - Sistemi archeologici e storico - monumentali, principali interventi di Piano,
 - Tavole della serie EEE3 - Piano progetto di dettaglio della via Appia Antica.
 - Elaborati con contenuto descrittivo:
 - Tavole della serie EI - Il paesaggio pre-unitario (sec. XVIIIXIX),
 - Tavole della serie EII - Il paesaggio pos-unitario 1870-1940,
 - Tavole della serie EIII - Le grandi unità di paesaggio,
 - Tavole della serie EIV - Le unità elementari componenti il paesaggio - analisi di dettaglio delle grandi unità di paesaggio,
 - Tavole della serie EV - Il paesaggio biofisico – Sistemi idromorfologico – vegetazionali,
 - Tavole della serie EVI - Il paesaggio biofisico - Sub-sistemi ed ambiti di rilevante interesse idromorfologico-vegetazionale,
 - Tavole della serie EVII - Il paesaggio storico – Sistemi archeologici e storico – monumentali,
 - Tavole della serie EEE3* - Rilievo dei valori paesistici della via Appia Antica (unico fascicolo),
 - Il patrimonio archeologico e storico-monumentale – approfondimenti conoscitivi,

- Il patrimonio naturalistico - approfondimenti conoscitivi,
- Relazione.

Nelle aree interessate da una sovrapposizione di vincoli relativi ai beni paesaggistici di cui all'articolo 134 co. 1 lettere a, b, c del DLgs si applicano le relative disposizioni di tutela se compatibili; in caso di contrasto, prevale la più restrittiva.

Ai fini del presente Studio sono stati presi in considerazione i seguenti contenuti per ciascun PTP:

- tavole della serie E1 e della serie E3 appartenenti al PTP n. 9,
- tavole della serie E1*, della serie E3 ter e della serie Tavole EE3 W facenti parte del PTP n. 15/12.

A tal proposito si specifica che, secondo quanto riportato dall'art. 7 comma 7 delle Norme del PTPR, in attesa dell'approvazione del PTPR stesso, gli elaborati "Beni Paesaggistici" (Tavole B) sostituiscono, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, le tavole E1 ed E3 dei PTP vigenti.

In ragione di ciò, per l'analisi dei beni paesaggistici si rimanda al PTPR (cfr. § 3.2).

Per quanto concerne la classificazione ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico (serie E3 del PTP n. 9 e serie EE3 W del PTP n. 15/12), è stato consultato l'elaborato cartografico "PTP - Castelli Romani e Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti" (0A7 82T1PTIQRPRM002), allegato al presente SIA, dal quale si evince che il sedime aeroportuale non rientra in alcuna delle aree di interesse paesaggistico identificate sia dal PTP n. 9 sia dal PTP n. 15/12.

Infine, si evidenzia che rispetto al Masterplan oggetto del presente Studio, per quanto riguarda le opere pubbliche, entrambi i PTP stabiliscono che tali opere sono consentite anche in deroga alle norme dei Piani stessi, previo esperimento del SIP (Studio di Inserimento Paesistico) o delle procedure della VIA.

3.2 IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, costituisce il nuovo strumento di pianificazione volto alla tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico, regolata dalla LR 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 processo di approvazione è ancora in corso e in proposito, va considerato che:

- le Norme di Piano al co. 3 dell'art. 7 (misure di salvaguardia del PTPR e dei piani paesistici vigenti e adottati) stabiliscono, ai sensi dell'art. 23 bis della LR 24/98, che dalla data di pubblicazione dell'adozione del PTPR fino alla data di pubblicazione della sua approvazione, e comunque non oltre cinque anni dalla data di pubblicazione dell'adozione, si applichino in salvaguardia le disposizioni del PTPR adottato;
- per la parte del territorio interessato dai beni paesaggistici, immobili ed aree tipizzati e individuati dal PTPR ai sensi dell'articolo 134 comma 1 lettera c del Codice si applica, a decorrere dalla adozione, esclusivamente la disciplina di tutela del PTPR (co. 5 art. 7 delle Norme di Piano);
- in attesa dell'approvazione del PTPR, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, si fa riferimento alle perimetrazioni del PTPR adottato; ai sensi dell'articolo 23 comma 2 della LR 24/98 gli elaborati "Beni Paesaggistici" – Tavole B sostituiscono pertanto, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, i PTP vigenti (co. 7 art. 7 delle Norme di Piano).

In merito all'ultimo punto di cui sopra, l'Aeroporto di Roma Ciampino ricade nell'ambito dei seguenti PTP, come precedentemente analizzati al paragrafo 3.1:

- Piano Territoriale Paesistico n. 9 "Castelli romani",
- Piano Territoriale Paesistico di Roma Ambito 15/12 "Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti".

Il PTPR ha efficacia diretta solo sulle parti di territorio interessate dai "beni paesaggistici" indicati nell'art. 134 co. 1 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio¹³, ovvero sia gli immobili e le aree vincolati tramite dichiarazione di notevole interesse pubblico (lettera a) o tutelate per legge (lettera b) in base all'art. 142 del Codice, nonché gli ulteriori beni inerenti immobili ed aree tipizzati, individuati e sottoposti a tutela dal PTPR stesso (lettera c), in base alle disposizioni di cui all'articolo 143 del Codice.

Per la parte del territorio interessato dai beni paesaggistici, immobili ed aree, indicati nell'art. 134, lettere a e b del Codice, fino all'approvazione del PTPR resta ferma l'applicazione delle norme dei PTP vigenti; in caso di contrasto tra le disposizioni del PTPR adottato e dei PTP vigenti prevale la disposizione più restrittiva.

Per la parte del territorio interessato dai beni paesaggistici, immobili ed aree tipizzati e individuati dal PTPR ai sensi dell'art. 134 co. 1 lettera c del Codice si applica, a decorrere dalla adozione, esclusivamente la disciplina di tutela del PTPR, anche in presenza di classificazione per zona ai fini della tutela contenuta nei PTP vigenti.

I contenuti del PTPR hanno quindi natura prescrittiva per i beni paesaggistici e natura solo propositiva per le rimanenti parti di territorio.

¹³ Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio: DLgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.

“Per contenuti di natura prescrittiva si intendono le disposizioni che regolano gli usi compatibili che definiscono la coerenza con le trasformazioni consentite dal PTPR per i beni, immobili ed aree di cui al comma 1 dell’art. 134 del Codice e sono direttamente conformative dei diritti di terzi in tali beni; le disposizioni prescrittive trovano immediata osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati secondo le modalità stabilite dal PTPR e prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nella vigente strumentazione territoriale, urbanistica e settoriale” (art. 2, comma 6 delle Norme di Piano).

Per contenuti di natura propositiva e di indirizzo si intendono le disposizioni che costituiscono orientamento per l’attività di pianificazione e programmazione della Regione, delle Province, dei Comuni e degli altri soggetti interessati dal Piano e possono essere recepite nei piani urbanistici o nei piani settoriali del medesimo livello (art. 2, comma 7 delle Norme di Piano).

Anche per quanto riguarda le disposizioni delle Norme di Piano appena citate, va tuttavia fatta una considerazione aggiuntiva relativa a quanto stabilito dalle stesse Norme al co. 2 dell’art. 7, secondo il quale i contenuti propositivi relativi alle aree non interessate dai beni paesaggistici costituiscono in ogni caso supporto per il corretto inserimento degli interventi nel contesto paesaggistico.

Riepilogando quanto sopra esposto per ciò che maggiormente interessa in questo studio:

- il PTPR non è ancora vigente ma costituisce riferimento certo per l’identificazione dei beni paesaggistici;
- per i beni paesaggistici individuati dal PTPR stesso (art. 134, co. 1, lettera c del Codice) il Piano è immediatamente efficace, sebbene non ancora approvato;
- per i beni paesaggistici vincolati tramite dichiarazione di notevole interesse pubblico (lettera a) o tutelate per legge (lettera b) il PTPR non è ancora pienamente efficace, salvo quanto disposto per gli stessi beni dalla LR 24/98 e quindi già efficace per legge, ma si applicano in salvaguardia le sue disposizioni.

I contenuti del PTPR si sostanziano, oltre che nella Relazione generale, nelle Norme e relativi allegati, nelle seguenti serie di elaborati cartografici:

- 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.

Ai fini del presente Studio sono state consultate le Tavole A, B e C in rapporto all’opera progettuale in esame, i cui esiti sono riportati di seguito.

Rispetto ai “Sistemi ed Ambiti di Paesaggio”, il Capo II delle Norme del PTPR elenca le tipologie di paesaggio presenti nella Regione Lazio e per ciascuna di esse definisce le discipline di tutela e d’uso, stabilendo gli usi compatibili rispetto ai valori paesaggistici e le attività di trasformazione consentite con specifiche prescrizioni di tutela.

Analizzando la tavola “PTPR - Sistemi ed ambiti di paesaggio (TAVOLA A)” (0A782T1PTIQRPRM003), allegata al presente Studio, si evince che l’Aeroporto di Roma Ciampino rientra all’interno dell’ambito di Paesaggio “Reti Infrastrutture e Servizi”, appartenente al Sistema del Paesaggio insediativo.

Secondo quanto definito dall’art. 17 comma 8 delle norme di Piano, l’intervento in esame rientra nella categoria “Uso infrastrutturale”, punto 7.4.1 “porti e aeroporti”.

Pertanto, in Tabella 3-1 si riporta la disciplina di tutela, d’uso e valorizzazione relativa all’Ambito di Paesaggio delle “Reti Infrastrutture e Servizi” all’interno del quale è ricompreso l’Aeroporto, tenuto conto che, per quanto sopra detto, le seguenti disposizioni non sono applicabili fino alla definitiva approvazione del Piano stesso.

Inoltre, non essendo le opere progettuali interessate da alcun bene paesaggistico ai sensi dell’art. 134 lettere a), b), c) del DLgs 42/2004, il PTPR e, conseguentemente le seguenti disposizioni, costituiscono un contributo conoscitivo ed hanno efficacia esclusivamente propositiva e di indirizzo, secondo quanto stabilito dall’art. 6 delle Norme di Piano.

Tabella 3-1 Discipline di tutela, d'uso e valorizzazione dell'Ambito di Paesaggio "Reti Infrastrutture e Servizi"

Sistemi ed Ambiti di Paesaggio	Disciplina
Paesaggio insediativo Reti infrastrutture e servizi (art. 32)	Sono consentiti solo nelle aree individuate negli strumenti urbanistici previo SIP. Il SIP deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano o rurale. Nelle zone interessate dai beni di interesse storico archeologico deve essere effettuato il recupero e la valorizzazione dei beni archeologici presenti e possono prevedere la messa in luce dell'antico tracciato viario e del suo basolato e in questo caso l'eventuale modificazione delle infrastrutture da realizzare

Per quanto riguarda la tipologia di intervento oggetto del presente Studio, come si deduce dalla precedente Tabella 3-1, essa risulta consentita previa la redazione di uno Studio di Inserimento Paesistico (SIP).

Nel caso in specie, l'aeroporto oggetto del presente Studio rappresenta un'opera pubblica, le cui disposizioni in merito ad autorizzazioni sono riportate all'art. 12 delle NTA di Piano e che stabiliscono che, tali opere pubbliche devono essere previste negli strumenti urbanistici o nei piani territoriali o di settore approvati in conformità alle disposizioni del Piano in questione e per tali opere si applicano le disposizioni di cui all'articolo 147 "Autorizzazione per opere da eseguirsi da parte di amministrazioni statali" del D.Lgs 42/2004 e smi.

Le opere pubbliche di interesse statale e regionale nonché gli interventi pubblici se inseriti in strumenti di pianificazione territoriale aventi efficacia di piani di settore, sono consentiti anche in deroga alle norme del PTPR, previo esperimento del SIP o delle procedure della VIA ove previste. Restano ferme le disposizioni relative a specifiche deroghe previste dalle norme di Piano o dalla LR 24/98.

Per quanto riguarda l'elaborato cartografico "PTPR - Beni paesaggistici (TAVOLA B)" (0A782T1PTIQRPRM004), allegato al presente studio, si evidenzia come nessun elemento di Piano sia interessato dalle previsioni di Masterplan oggetto di analisi.

Rispetto all'elaborato cartografico "PTPR – Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR" (0A782T1PTIQRPRM005), allegato al presente SIA, nell'ambito dell'area aeroportuale sono ricompresi i seguenti elementi:

- Beni del patrimonio naturale: Zone a conservazione indiretta,
- Beni del patrimonio culturale:
 - Parchi archeologici e culturali,
 - Fascia di rispetto beni lineari.

In tal senso, si ribadisce che i contenuti della Tavola di Piano sono esclusivamente di carattere conoscitivo e, pur non appartenendo in termine di legge a beni paesaggistici, costituiscono la loro organica e sostanziale integrazione. La disciplina di tali beni discende da proprie leggi ed è applicata tramite autonomi procedimenti amministrativi.

3.3 IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE DI ROMA

Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) è stato approvato dal Consiglio Provinciale in data 18 gennaio 2010 con Delibera n. 1 e pubblicato sul supplemento ordinario n. 45 al "Bollettino Ufficiale della Regione Lazio" n. 9 del 6 marzo 2010.

I contenuti del PTPG riguardano i compiti propri in materia di pianificazione e gestione del territorio attribuiti alla Provincia dalla legislazione nazionale (D.Lgs n. 267/00 e smi) unitamente ai compiti provinciali previsti nella stessa materia dalla legislazione regionale (LR n. 14/99 e smi e LR n. 38/99 e smi), nonché dagli strumenti di programmazione e pianificazione generali e di settore.

Il PTPG è redatto secondo l'art. 20 del D.Lgs n. 267/00 e secondo gli artt. da 18 a 26 della LR n. 38/99 e smi, con contenuti di Piano territoriale di coordinamento. In assenza delle intese di cui all'art. 19 della LR n. 38/99 il PTPG non assume efficacia di piano di settore nell'ambito delle seguenti materie:

- a. protezione della natura e tutela dell'ambiente,
- b. acque e difesa del suolo,
- c. tutela delle bellezze naturali.

Detti compiti delimitano il "campo d'interessi" provinciali oggetto del Piano. In particolare il PTPG:

- orienta l'attività di governo del territorio della Provincia e dei Comuni singoli o associati e delle Comunità Montane;
- costituisce, nel proprio ambito territoriale, specificazione e attuazione delle previsioni contenute nel Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), così come integrato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e nei piani e programmi settoriali regionali;
- costituisce condizione di sintesi, verifica e coordinamento degli strumenti della programmazione e pianificazione settoriale provinciale nonché di quelli della programmazione negoziata e di indirizzo della loro elaborazione;
- costituisce, assieme agli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale regionale, il parametro per l'accertamento di compatibilità degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e di quelli della programmazione negoziata;
- si pone come riferimento impegnativo per le iniziative di concertazione, copianificazione e negoziazione.

I contenuti tematici del Piano considerati nel quadro degli scenari strategici e le norme sono organizzati nelle componenti sistemiche di seguito indicate:

- sistema ambientale,
- sistema insediativo morfologico,
- sistema insediativo, pianificazione urbanistica comunale e programmazione negoziata sovracomunale,
- sistema insediativo funzionale,
- sistema della mobilità.

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

- le prescrizioni sono determinazioni di carattere vincolante che prevalgono nei confronti degli strumenti di pianificazione e programmazione della Provincia, delle Comunità Montane e dei Comuni nonché degli altri soggetti interessati dal presente Piano, e delle loro varianti. Ad esse si applicano le misure di salvaguardia, ai sensi dell'articolo 5, a far data dalla adozione del PTPG;
- le direttive indirizzano l'attività di pianificazione e programmazione della Provincia, dei Comuni, nonché degli altri soggetti interessati dal presente Piano. Gli strumenti generali ed attuativi di pianificazione e di programmazione di detti soggetti e le varianti di adeguamento degli stessi provvedono a garantirne l'applicazione alle realtà locali interessate, assicurandone il conseguimento.

Il Piano Territoriale Provinciale Generale è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione di Piano,
- Norme di attuazione,
- Elaborati grafici di Piano
 - Elaborati strutturali,
 - Elaborati integrativi tematici,
 - Elaborati di documentazione.

Ai fini del presente studio si fa riferimento ai contenuti della tavola "PTPG - Disegno programmatico di struttura (TAVOLA TP2)" (0A782T1PTIQRPRM006) e relative norme associate.

Osservando tale elaborato è possibile notare come l'intero sedime aeroportuale ricada nell'ambito del sistema insediativo funzionale, all'interno delle "Sedi delle funzioni strategiche metropolitane".

Rispetto al Sistema insediativo funzionale, obiettivo del Piano è quello di favorire l'efficienza, la modernizzazione e lo sviluppo con modalità strategiche dei sistemi funzionali e produttivi, mediante il riordino dell'offerta sul territorio di sedi, modelli organizzativi e relazioni in base alle esigenze differenziate di sviluppo delle funzioni ed attività, portando a sistema competitivo le sedi delle funzioni di servizio strategiche e delle attività produttive di interesse metropolitano, favorendone la maggiore specializzazione e lo sviluppo per famiglie di funzioni compatibili e promuovendone l'integrazione attraverso relazioni di rete.

Tali obiettivi sono perseguiti, in particolare, attraverso:

- l'organizzazione e lo sviluppo dell'offerta delle sedi per le funzioni strategiche metropolitane e per quelle di servizio generali di interesse provinciale e intercomunale;
- l'organizzazione e lo sviluppo dell'offerta delle sedi e dei servizi connessi al ciclo della produzione e distribuzione delle merci.

Per quanto riguarda l'organizzazione e sviluppo dell'offerta delle sedi per le funzioni strategiche metropolitane e di quelle di servizio generale d'interesse provinciale ed intercomunale, all'interno della quale ricade l'Aeroporto di Ciampino - Roma, il PTPG (art. 65) persegue una maggiore aggregazione territoriale, specializzazione funzionale, qualificazione interna e relazioni a sistema delle sedi, attraverso l'organizzazione unitaria e coordinata delle stesse in Parchi delle funzioni strategiche metropolitane (PSM), per lo più di carattere intercomunale.

Rispetto all'Aeroporto di Ciampino - Roma, per far fronte alle esigenze di accessibilità, il PTPG prevede per il PSM 4 (Roma, Frascati e Monteporzio Catone) un corridoio del trasporto pubblico su gomma (CTP3) a ridosso del GRA per garantire le connessioni tra Parco e l'aeroporto stesso.

In riferimento al Sistema della mobilità, il Piano persegue l'obiettivo del miglioramento dell'accessibilità dell'intero territorio provinciale e dell'efficienza e della qualità del sistema del trasporto, definendo le strategie per la pianificazione delle reti e del servizio di trasporto.

Il PTPG individua e organizza tale sistema in riferimento alle seguenti componenti:

- Grande Rete ferroviaria, stradale, portuale e aeroportuale,
- Rete di base della provincia metropolitana:
 - Rete ferroviaria di base e corridoi del Trasporto Pubblico Locale della provincia metropolitana,
 - Rete stradale di base (1° e 2° livello) della provincia metropolitana.

Relativamente alla Grande Rete ferroviaria (art. 78), il PTPG stabilisce linee strategiche di intervento diversificate, proponendo o interventi di adeguamento e completamento delle linee esistenti o proposte di nuovi tratti.

In tal senso, tra gli interventi necessari, il Piano ricomprende quello del rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie di collegamento dei maggiori poli urbani e parchi direzionali, produttivi e turistici d'interesse metropolitano con il sistema aeroportuale principale (Fiumicino e Ciampino), e con quello di secondo livello.

Per quanto concerne la Grande Rete aeroportuale (art. 81), il Piano, in relazione ai previsti incrementi dei flussi del traffico passeggeri/merci che interesseranno l'Aeroporto di Fiumicino, persegue il potenziamento del suo ruolo internazionale e l'efficienza della struttura migliorandone l'accessibilità metropolitana e regionale con i servizi ferroviari metropolitani e regionali passanti e con gli altri interventi infrastrutturali.

Parte dei flussi di Fiumicino e di quelli derivanti dal contenimento dell'espansione dei traffici dell'aeroporto di Ciampino potranno essere assorbiti dai previsti aeroporti di Viterbo e di Frosinone. Gli altri aeroporti presenti nella Provincia (es. Guidonia, Pratica di Mare, Furbara) possono essere destinati all'aviazione generale e ai servizi militari e civili, in modo da integrare Aeroporti di Roma-AdR.

3.4 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Roma, Approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 18 del 12 febbraio 2008, disciplina le attività di trasformazione fisica e funzionale, di rilevanza urbanistica, nel territorio comunale.

Il Piano persegue gli obiettivi della riqualificazione e valorizzazione del territorio, secondo i principi della sostenibilità ambientale e della perequazione urbanistica e nel rispetto dei criteri di economicità, efficacia, pubblicità e semplificazione dell'azione amministrativa, nel quadro della legislazione vigente.

Il PRG si compone di elaborati sia di natura prescrittiva che di natura non prescrittiva.

La disciplina di PRG è definita dall'insieme delle prescrizioni di testo e grafiche contenute negli elaborati prescrittivi. L'insieme delle regole, contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione, trova un riferimento territoriale nel gruppo di carte "Sistemi e Regole". Vengono inserite all'interno degli elaborati prescrittivi anche le carte della "Rete ecologica".

Gli elaborati prescrittivi sono:

- Norme Tecniche di Attuazione (NTA),
- Sistemi e Regole, in scala 1:5.000 (12 fogli + Legenda),
- Sistemi e Regole, in scala 1:10.000 (31 fogli + Legenda),
- Rete Ecologica, in scala 1:20.000 (11 fogli).

Gli elaborati non prescrittivi, invece sono un insieme di tavole, guide, relazioni che forniscono informazioni e riferimenti storici, ambientali, infrastrutturali, paesaggistici e geologici su tutta la città, al fine di rendere concretamente ed efficacemente realizzabili le previsioni del Piano.

Essi sono così distinti per contenuto e finalità:

- gli elaborati gestionali, che hanno valore di conoscenza e di indirizzo e saranno periodicamente aggiornati dall'Amministrazione Comunale;
- gli elaborati descrittivi, che hanno valore di esplicitazione e chiarimento delle scelte del PRG;
- gli elaborati indicativi, che hanno valore programmatico e comprendono materiali finalizzati alle progettazioni urbanistiche ed edilizie in attuazione del PRG;
- gli elaborati per la comunicazione, che illustrano la caratterizzazione del Piano nel territorio dei Municipi.

Gli elaborati "Sistemi e regole" 1:5.000 esplicitano l'articolazione in tessuti, edifici e complessi speciali, spazi aperti, ambiti di programmazione strategica e ambiti di valorizzazione della Città storica nella sua parte centrale, mentre le aree più esterne sono rappresentate negli elaborati "Sistemi regole" 1:10.000.

La disciplina del territorio comunale definita dalle NTA è articolata in riferimento a componenti, individuate negli elaborati "Sistemi e Regole", 1:5.000 e 1:10.000, appartenenti ai seguenti sistemi:

- A. Sistema insediativo, costituito da:
 - a) la Città storica,
 - b) la Città consolidata,
 - c) la Città da ristrutturare,
 - d) la Città della trasformazione,
 - e) i Progetti strutturanti,
 - f) gli Ambiti di riserva a trasformabilità vincolata,
- B. Sistema ambientale e agricolo, le cui componenti sono:
 - a) Aree naturali protette,
 - b) Reticolo idrografico,
 - c) Agro romano,
 - d) Parchi agricoli,
- C. Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, articolato nelle seguenti componenti:

- a) Servizi pubblici,
- b) Servizi privati e verde privato attrezzato,
- c) Infrastrutture per la mobilità,
- d) Infrastrutture tecnologiche,
- e) Reti tecnologiche.

Tali componenti rappresentano le unità base di articolazione della disciplina di PRG e corrispondono alle aree e zone del territorio comunale di cui all'art. 7, punti 1), 2), 3) e 4), della legge n. 1150/1942.

L'elaborato "Rete ecologica" 1:20.000, invece, rappresenta una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici che compongono il sistema ambientale, finalizzata alla migliore gestione di tale sistema. Nella sua definizione è sottolineato sia il concetto di "rete", vale a dire le connessioni che devono essere garantite tra tutte le aree interessate al fine di massimizzarne gli effetti ambientali, sia il carattere "ecologico", vale a dire il concreto condizionamento sull'ambiente urbano e sulla vivibilità della città.

Ai fini della presente Quadro di Riferimento Programmatico, sono stati considerati gli elaborati prescrittivi "Sistemi e regole" e relative disposizioni contenute nelle NTA, mentre si rimanda al Quadro di Riferimento Ambientale per l'analisi della Rete Ecologica presente nell'ambito della componente "Ecosistemi".

Analizzando l'elaborato cartografico "PRG del Comune di Roma e del Comune di Ciampino" (0A782T1PTIQRPRM007), allegato al presente studio, l'Aeroporto di Ciampino – Roma rientra in parte nell'ambito del Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Servizi pubblici di livello urbano (Aeroporti).

Per le aree aeroportuali (art. 100) le disposizioni di Piano sono riportate dalle norme esclusivamente a fini indicativi; ove il Codice della navigazione imponga limitazioni ulteriori o più restrittive, esse prevarranno su difformi indicazioni espresse dal PRG stesso.

Nelle aree aeroportuali sono soggetti a limitazioni le costruzioni, le piantagioni arboree a fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, funivie, e teleferiche, le antenne radio, gli impianti di elevazione, e in genere qualsiasi opera che possa ugualmente costituire ostacolo alla navigazione aerea, definendone le distanze e le altezze ammesse.

3.5 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI CIAMPINO

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ciampino è stato approvato con atto di G.R. n. 55 del 24 gennaio 2006.

Il PRG regola le destinazioni d'uso dell'intero territorio comunale di Ciampino e disciplina ogni attività comportante trasformazione urbanistica e edilizia di tale territorio attraverso le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) e le indicazioni contenute nelle tavole di PRG.

Il PRG del Comune di Ciampino si compone dei seguenti elaborati:

- Tav. A Relazione
- Tav. B Norme Tecniche di Attuazione
- Tav. 1 Tavola fondamentale di PRG
- Tav. 2 Ambito territoriale – infrastrutture – zone Edificate del Comune di Ciampino
- Tav. 3 Principali previsioni urbanistiche del settore sud/est Romano
- Tav. 4 Caratteri geomorfologici e pedologici
- Tav. 5 Analisi geolitologica e della dissestabilità dei suoli
- Tav. 6 Analisi della pedologia e della potenzialità dei suoli
- Tav. 7 Zone omogenee, densità e principali fronti commerciali Cittadini
- Tav. 8 Proprietà comunali e vincoli
- Tav. 9 Carta storica – archeologica – monumentale e paesistica dell'agro romano

Inoltre la documentazione del P.R.G. è integrata dai seguenti elaborati:

- Tav. S.T. 0 Relazione
- Tav. S.T. 1 Carta pedologica
- Tav. S.T. 2 Carta della copertura attuale del suolo
- Tav. S.T. 3 Carta delle aree pubbliche demaniali e degli usi civici
- Tav. S.T. 4 Carta agropedologica o utilizzazione ottimale del territorio

Nell'ambito del presente SIA, è stata consultato l'elaborato di Piano "Tav. 1 Tavola fondamentale di PRG" allegato al presente Studio (cfr. "PRG del Comune di Roma e del Comune di Ciampino" 0A782T1PTIQRPRM007) e le annesse NTA di riferimento.

Analizzando tale elaborato si evidenzia come l'ambito di intervento rientri nell'ambito territoriale di pertinenza del PRG del Comune di Ciampino nella zona classificata come "F6 Attrezzature aeroportuali", per la quale le norme dispongono quanto segue: «Le aree comprese in questa sottozona sono attualmente occupate da impianti militari o comunque di proprietà del Demanio Militare e dall'Aeroporto. Il P.R.G. non prevede per tali aree una diversa destinazione.

L'edificazione in queste aree è regolamentata, per le opere che non riguardano la difesa nazionale, dall'art. 10 della L. 765/67.

Le aree ove cessasse l'attuale destinazione d'uso militare o che fossero cedute dal Demanio Militare durante il periodo di validità della Variante Generale al P.R.G., saranno assoggettate alla normativa prevista dalla sottozona F2».

4 LA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

4.1 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL)

Il Piano Generale dei Trasporti e Logistica (PGTL) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo "al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano".

Il primo PGTL è stato approvato con DPCM del 10 aprile 1986, e aggiornato con DPR del 29 agosto 1991. Il PGTL attualmente in vigore è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14 marzo 2001.

La progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono invece normati dalla L. n. 443 del 21 dicembre 2001 e dal conseguente D.Lgs di attuazione n. 190 del 20 agosto 2002.

Il PGTL parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGTL sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per ren-

dere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, di seguito sinteticamente riassunte:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza;
- attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, 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. Le strategie in questo caso possono consistere nell'aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese;
- integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire

l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio;

- crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione professionale;

Per le infrastrutture, si propone di dare priorità alle infrastrutture essenziali per la crescita sostenibile del Paese, per la sua migliore integrazione con l'Europa e per il rafforzamento della sua naturale posizione competitiva nel Mediterraneo. L'individuazione delle priorità prende le mosse dall'analisi della domanda di mobilità sia di merci che di passeggeri, per arrivare all'individuazione dei servizi più idonei a soddisfarla: a partire dalla rete attuale vengono quindi identificati gli interventi capaci di assicurare il livello di servizio desiderato, raggruppandoli in differenti scale di priorità.

Per conseguire questi obiettivi è stato individuato un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello dell'integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:

- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

In relazione al trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, e nello specifico relativamente al settore aereo, va tenuto conto del fatto che il trasporto aereo passeggeri è cresciuto del 35% nel periodo 1994-1997 e presenta ulteriori margini di crescita per il futuro, sia sulle relazioni 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. Ciò è dovuto all'insufficiente efficienza complessiva del sistema e delle compagnie nazionali ed è quindi necessario portare rapidamente a regime la capacità programmata dei due hub di Fiumicino e Malpensa.

Recenti sviluppi del traffico hanno fatto crescere in maniera consistente i volumi trattati negli aeroporti regionali, un fenomeno nuovo che non mette certo in discussione la centralità degli hub, ma apre interessanti prospettive.

Le azioni necessarie sono diversificate e riguardano la completa liberalizzazione dei servizi, una maggiore incisività nell'azione di regolazione, la pianificazione dello sviluppo degli aeroporti in una logica di rete e lo snellimento delle procedure amministrative.

In particolare lato "aria" dovrà essere valutata la possibilità di estendere ad altri paesi extra-europei l'accordo open sky sottoscritto con gli Stati Uniti e, nell'ambito di politiche di incentivazione dei servizi, andranno in particolare considerati gli oneri di servizio pubblico, compatibili con la normativa comunitaria, per i collegamenti aerei delle Regioni meridionali al fine di superare condizioni di isolamento e di marginalizzazione.

Per quanto concerne i servizi aeroportuali dovrà essere accelerata l'attuazione del processo di liberalizzazione dell'handling ed attuata la riforma dei diritti e dei canoni aeroportuali.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale, dovranno essere individuate le vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti, dovrà essere sviluppato il sistema del trasporto aereo meridionale e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani, dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di

traffico attivando, ove possibile, anche collegamenti di lungo raggio e potenziando la loro valenza turistica.

Il Piano individua una serie di interventi prioritari per il potenziamento, l'ammmodernamento e l'integrazione del sistema trasporti nazionale; per le infrastrutture aeroportuali gli obiettivi da perseguire sono la creazione di nuovo traffico garantendo il soddisfacimento della crescente domanda nazionale e sviluppando le 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.

Più in dettaglio, oltre alla crescita programmata dei due grandi hub di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, si prevede la crescita dei restanti aeroporti nell'ottica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

4.2 PIANO DELLA MOBILITÀ – REGIONE LAZIO

La Giunta regionale del Lazio, al fine di favorire lo sviluppo e la valorizzazione della Regione Lazio come propulsore del Centro Italia, nodo cruciale del sistema infrastrutturale nazionale ed europeo, ha deciso di avviare il Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica per ottimizzare le condizioni di sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

Il Piano Regionale della Mobilità della Regione Lazio ha come macro obiettivi quelli di adeguare le infrastrutture e i servizi di trasporto alle esigenze territoriali e, in secondo luogo, di ristabilire un equilibrio sostenibile fra domanda e offerta di trasporto individuale e collettiva.

Tale progetto si pone come obiettivi principali:

- Lazio propulsore del Centro Italia: stimolare il senso di appartenenza alla Regione e il desiderio di essere protagonisti del processo di condivisione e di crescita della comunità regionale;
- meno auto in circolazione, più rispetto per l'ambiente: abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico derivanti dall'utilizzo dell'automobile privata riducendo i fenomeni di congestione del traffico;
- il trasporto pubblico locale. Comodo, puntuale, economico: aumentare la percentuale dei cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi, i lavoratori e gli studenti potranno raggiungere la loro destinazione in maniera veloce e sicura;
- la sicurezza sulla strada patrimonio di tutti: rispettare se stessi e gli altri per rispettare la vita;
- il Piano a misura di persona: in una comunicazione con il cittadino efficace e costante da sviluppare in tutto il processo di elaborazione del Piano.

Il Piano della Mobilità del Lazio si compone di diverse fasi ciascuna caratterizzata da differenti attività:

- Quadro conoscitivo,
- Scenari e visione,
- Schema di Piano,
- il Piano e la VAS,
- Attuazione e Monitoraggio.

Il documento "Scenari e visione" si compone di due parti, la prima relativa agli scenari di riferimento, la seconda alla visione.

Gli scenari di riferimento sono relativi agli sviluppi futuri della mobilità, dei trasporti e della logistica che conseguono alle tendenze in atto e agli interventi previsti nei Piani e Programmi. Gli interventi previsti sono classificati in due scenari di riferimento: *do minimum*, interventi progettati, finanziati e in corso di realizzazione, e *do everything*, interventi solo proposti o ancora da consolidare o molto conflittuali.

La visione riguarda invece gli obiettivi che si vuole vengano conseguiti per il sistema di trasporto della Regione.

Nell'ambito degli scenari di riferimento relativi agli sviluppi futuri della mobilità, si hanno le seguenti considerazioni per ciascun sistema di trasporto:

- Sistema logistico e intermodalità merci

Le funzioni future da sviluppare per il sistema logistico del Lazio sono:

- Distributiva: piattaforme logistiche nei pressi dei principali nodi intermodali e nelle aree urbane a maggiore concentrazione di attività distributive.
- Logistica a valore aggiunto: nei pressi delle porte di accesso al territorio.
- Intermodale: crescita del traffico legata alla capacità esistente, a un maggiore uso della ferrovia, al miglioramento dell'accessibilità e alla crescita del porto di Civitavecchia e del cargo aereo.

- TPL e intermodalità passeggeri

Per tale sistema lo scenario *do minimum* prevede i seguenti interventi:

- Potenziamento intermodalità - creazione di nodi di scambio gomma-ferro efficaci, coordinamento degli orari del servizio su gomma con quelli del servizio ferroviario.
- Potenziamento dell'infomobilità - sistema di bigliettazione elettronica integrata regionale, piattaforma integrata di infomobilità.
- TPL extraurbano - rafforzamento dell'intermodalità e del ruolo primario delle reti ferroviaria, esternalizzazione di parte della percorrenza chilometrica di Co.Tra.L. per almeno il 10% della produzione; re-indirizzamento verso le stazioni dei percorsi sovrapposti alle linee FR per percorsi superiori ai 60 km; riduzione della produzione chilometrica annua fuori servizio.

- TPL a Roma - ridefinizione della rete portante con servizi ad alta frequenza, interventi prioritari sulla rete tranviaria, riduzione dei percorsi lunghi e tortuosi ed eliminazione delle sovrapposizioni, potenziamento dell'intermodalità col ferro, controllo della regolarità del servizio, informazione all'utenza.
- TPL altri comuni - creazione di unità di rete per il TPL, riprogrammazione e efficientamento in modo da raggiungere gli obiettivi programmatici stabiliti dal DPCM del 11/03/2013 dei servizi urbani, già avviata dalla Regione, con ridefinizione dei fabbisogni basata sui piani inviati dai comuni e sull'adeguamento dell'offerta di trasporto alla effettiva domanda, assorbimento dell'esternalizzazione di parte delle percorrenze attualmente effettuate da Co.Tra.L., miglioramento del servizio nelle aree a domanda debole.

Lo scenario *do everything* prevede la realizzazione di corridoi protetti e riservati per gli autobus e il completamento delle azioni previste nel Piano Regionale dell'Infomobilità.

- Sistema ferroviario

In generale, gli interventi in corso di realizzazione prevedono l'adeguamento e il potenziamento di linee esistenti con impatti limitati. Gli interventi previsti dagli strumenti di pianificazione e programmazione, oltre a interventi di adeguamento e potenziamento delle linee esistenti, prevedono anche la riattivazione di linee dismesse e interventi di ampliamento in grado di apportare dei sensibili miglioramenti alla configurazione della rete ferroviaria regionale con impatti positivi in termini di capacità.

- Sistema stradale

Lo scenario *do minimum* ha tra le opere l'adeguamento della Pontina tra Roma e Latina, della Salaria tra passo Corese e Rieti, della Cassia fino a Viterbo, e il completamento della autostrada Cecina – Civitavecchia, della Orte – Civitavecchia e la bretella Cisterna – Valmontone.

Lo scenario *do everything* prevede alcuni adeguamenti di strade trasversali come la Cassino – Formia, e nuove realizzazioni di cui alcune particolarmente critiche nell'area romana. Fra gli interventi quello più impegnativo è la realizzazione dell'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale di collegamento Cisterna – Valmontone. In general le opere stradali previste nello scenario *Do Everything* sono tutte riportate nella recente delibera programmatica della Regione Lazio DGR n.409 del 30.06.2014 con l'elenco delle opere del Programma Infrastrutture Strategiche.

In merito alle piste ciclabili lo scenario *do minimum* prevede la circumlacuale di Bracciano e la Roma – Fiumicino. Molto numerose le proposte per lo scenario *do everything* proposte dalla Regione e dal Piano Quadro della Ciclabilità della Provincia di Roma.

- Sistema portuale e marittimo

Il sistema portuale laziale rilevante è costituito dai porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, gestiti dall'omonima Autorità Portuale.

Gli esiti degli interventi degli ultimi anni e le tendenze in atto portano a considerare che, per quanto alle merci:

- il Porto di Civitavecchia tende a rafforzare il ruolo di hub e a sviluppare il general cargo. Non si registrano programmi di grandi interventi a favore del trattamento della merce unitizzata (contenitori), che richiederebbe aree logistiche in zona retroportuale (es. distripark). Non si registrano programmi per l'adeguamento e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del porto e al servizio del porto;
- il porto di Fiumicino si inserisce in un'area logistica e commerciale che vede la presenza dell'aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci con la relativa Cargo City, della Commercicity, l'interporto di Fiumicino (per ora gomma-gomma), la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA. Gli esiti degli interventi passati e le tendenze in atto non fanno ritenere per il porto una vocazione merci, tranne che per quanto riguarda i prodotti petroliferi. Lo scalo potrà rafforzare il suo ruolo come polo per la cantieristica e per la marineria locale;
- il porto di Gaeta rimane uno scalo minore a servizio delle imprese localizzate nelle aree di Latina, Frosinone, Cassino e Caserta, sia dal punto di vista del loro approvvigionamento che da quello della commercializzazione delle loro produzioni. Ci si attende un consolidamento nel settore della movimentazione dei settori petroliferi.

Gli esiti degli interventi degli ultimi anni e le tendenze in atto portano a considerare che, per quanto al traffico passeggeri, il porto di Civitavecchia giochi il ruolo fondamentale. L'autorità portuale ha peraltro agito al fine di mutare lo scalo da semplice porto di transito ad hub del turn-around nel Mediterraneo, tramite la concentrazione in un unico soggetto imprenditoriale dei principali armatori crocieristici. Ci si attende dunque che, visti gli interventi in programma e cantierati, il porto riesca ad assorbire l'incremento della domanda in ambo i segmenti, quello di massa e quello esclusivo.

- Sistema aeroportuale

Il sistema aeroportuale regionale conta 11 aeroporti, la cui collocazione non deriva da un'organica strategia di pianificazione del territorio e dell'offerta di mobilità, ma trova la sua origine nel patrimonio delle infrastrutture militari. Gli unici aeroporti aperti al traffico civile sono "Roma Fiumicino" e "Roma Ciampino". Roma Fiumicino è tra gli aeroporti di rilevanza strategica a livello UE, mentre Roma Ciampino è inserito nella Comprehensive Network.

- Sistemi urbani e area metropolitana romana

L'area del comune di Roma rappresenta il sistema urbano dominante della regione di tipo policentrico a rete per il quale la ferrovia è chiamata a svolgere la funzione di elemento portante della rete dei trasporti.

A tal fine è richiesto il potenziamento dell'intermodalità sull'intera provincia e in generale sull'intera regione e la trasformazione delle ferrovie regionali in rete principale di trasporto dell'area metropolitana, quindi con elevate capacità di trasporto e

frequenze che le connotino quali vere e proprie metropolitane regionali, e con servizi concretamente integrati e coordinati con quelli urbani.

I parcheggi di scambio non saranno limitati ai terminali delle metropolitane, ma diffusi in corrispondenza di ogni stazione ferroviaria dell'area metropolitana per raccogliere i pendolari nel luogo più prossimo alle loro residenze in modo da evitare il congestionamento delle strade di accesso in città.

A questo sistema di captazione dovrà essere associata una adeguata ristrutturazione dei servizi COTRAL che attualmente in molti casi costituiscono vere e proprie duplicazioni del sistema ferroviario. La rete COTRAL dovrà operare sinergicamente con quella ferroviaria assumendo principalmente la funzione di adduttore al sistema di maggiore capacità.

Nell'ambito della visione di Piano, gli obiettivi che si intendono conseguire si distinguono in:

- obiettivi di carattere generale che interessano il sistema di trasporto nel suo complesso, anche di tipo quantitativo, quali:
 - contenere l'aumento delle temperature entro i 2°C sopra i livelli pre-industriali, mediante una riduzione entro il 2020 delle emissioni di gas serra nella misura del 20% sotto i livelli del 1990;
 - raggiungere nel 2020 la quota di energia da rinnovabili in tutte le forme di trasporto pari al 10% del consumo finale di energia del settore;
 - ottenere una riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti del 60% al 2050 rispetto al 1990; ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio, in linea con il principio della de-carbonizzazione dei trasporti;
 - dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
 - sulle percorrenze superiori a 300 km il 30% del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030; nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50% grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici;
 - avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo, il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020;
 - collegare entro il 2050 tutti i principali aeroporti della rete alla rete ferroviaria, di preferenza quella ad alta velocità; garantire che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al sistema di trasporto merci per ferrovia e, laddove possibile, alle vie navigabili interne.

- obiettivi che si riferiscono ai diversi sistemi che vanno a formare il sistema di trasporto, in base alla organizzazione delle aree di Piano:

- Sistema logistico e intermodalità merci

Nella visione, tale sistema dovrà essere composto da:

- una rete di interporti e terminali intermodali di adeguata dimensione dedicata al trasporto intermodale e combinato;
- un porto principale dotato di retroporto attrezzati per funzioni di trasporto e logistica e connessioni efficienti con i nodi della catchment area;
- infrastrutture per il cargo aereo a supporto della distribuzione e delle aree produttive di alta specializzazione;
- una rete essenziale di piattaforme di adeguata dimensione per la raccolta e la distribuzione delle merci;
- un sistema di autotrasporto di feederaggio/distribuzione in un raggio d'azione sostenibile a livello ambientale ed economico.
- ciascun nodo del sistema logistico sarà specializzato in modo da evitare duplicazioni e sprechi di risorse.

Gli obiettivi specifici che dovranno essere perseguiti comprendono:

- garantire l'accessibilità e i servizi logistici necessari agli insediamenti produttivi esistenti e futuri e alle aree urbane dove avviene la distribuzione;
- eliminare i colli di bottiglia, esistenti e futuri, che sono fonti di inefficienze, elevati costi, perdita di traffici;
- favorire il riequilibrio modale riducendo la quota su gomma e incrementando la quota di ferro e nave;
- favorire la razionalizzazione dell'autotrasporto attraverso il consolidamento dei carichi e l'aggregazione della domanda;
- realizzare un sistema centralizzato di monitoraggio integrato a livello nazionale e internazionale delle merci pericolose;
- promuovere la razionalizzazione dell'assetto d'insediamento, favorendo la localizzazione delle unità produttive in prossimità dei principali nodi della rete ferroviaria e stradale in modo da ridurre l'impatto dei traffici merci sul reticolo stradale minore e sui centri abitati;
- azione regionale strategica ed efficiente per la promozione della logistica urbana, che proponga un quadro di riferimento omogeneo per le azioni intraprese dai singoli Comuni;
- uso delle tecnologie ICT per la pianificazione e il monitoraggio delle prestazioni dei servizi e dei viaggi.

- TPL e intermodalità passeggeri

La visione si concretizza nello sviluppo di servizi totalmente accessibili e integrati tra loro, di elevata qualità ed affidabilità, altamente innovativi, totalmente sicuri e di basso impatto ambientale.

- Sistema ferroviario

La visione prevede che la rete ferroviaria abbia una serie di caratteristiche tali da garantire livelli di prestazione ed efficienza in grado di rendere il trasporto ferroviario competitivo e appetibile in un contesto di mobilità fondata sulla multimodalità e l'integrazione.

- Sistema stradale

In base alle tendenze in atto e agli indirizzi politici, gli obiettivi per una visione di lungo periodo del sistema stradale sono:

- trasformazione del sistema stradale da un sistema "Romano-centrico" a un sistema a maglia;
- capacità di accogliere le componenti future del sistema stradale;
- progettare e mantenere il sistema stradale ponendo al centro la sicurezza stradale;
- gestire il sistema stradale e informare gli utenti in tempo reale e in modo dinamico.

- Sistema portuale e marittimo

La visione al 2030-2040 per i porti del Lazio è quella di dare vita ad un sistema integrato che veda il porto come elemento di accesso all'entroterra, con idoneo apparato stradale e ferroviario al suo servizio, in grado di assicurare elevati standard di servizi di mobilità sia passeggeri che merci. Gli obiettivi generali del sistema portuale così definito sono:

- rendere il Lazio il principale scalo crocieristico del Mediterraneo, accrescendo la produttività del comparto turistico e del relativo indotto;
- recuperare i contenitori destinati al Lazio che scelgono di arrivare in altri porti, ad oggi più competitivi;
- rappresentare il capolinea di alcune linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali;
- rappresentare la porta di accesso per nuovi traffici dai paesi del Maghreb e dell'Africa settentrionale in generale, soprattutto per merci deperibili i cui consistenti traffici seguono oggi altre vie per giungere nel territorio laziale;
- potenziare il settore della nautica e dello yachting accrescendone il mercato.

La visione si incentra sul Porto di Civitavecchia che continuerà ad avere una vocazione crocieristica, visti gli sviluppi infrastrutturali già in corso di opera ad oggi. Per il comparto merci, gli obiettivi sono di incrementare il traffico contenitori, di potenziare il settore delle merci reefer, quello energetico, e quello delle merci speciali, oltre che di realizzare un corridoio porto-dryport con l'interporto di Orte per l'instradamento ferroviario di merci sulle direttrici Nord-Sud.

- Sistema aeroportuale

La visione è quella di un sistema aeroportuale laziale leader nella gestione aeroportuale e nelle attività relative, capace di contribuire alla prosperità e attrattività della regione, basato su due aeroporti internazionali per favorire il traffico dei network e dei low-cost. Per rafforzare il ruolo del sistema in Europa e internazionalmente gli obiettivi sono principalmente:

- collegare con l'alta velocità ferroviaria l'aeroporto di Fiumicino e il sistema con servizi ferroviari rapidi, frequenti, competitivi e integrati;
- efficientare e sviluppare il sistema responsabilmente per bilanciare i bisogni della comunità e ambientali con gli obiettivi aziendali;
- offrire un'esperienza aeroportuale impeccabile attraverso l'efficienza di servizi di qualità superiore, che superi le aspettative dei clienti, e l'innovazione.

Gli obiettivi fondamentali per le aree urbane prevedono una strategia mista per ridurre la congestione e le emissioni basata sui seguenti elementi: pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti per i modi di trasporto non motorizzati e per la ricarica/rifornimento dei veicoli puliti.

5 LA PIANIFICAZIONE NEGOZIATA

5.1 CONVENZIONE E CONTRATTO DI PROGRAMMA ENAC – ADR

Con DPCM del 21 dicembre 2012 viene approvato l'Atto unico stipulato tra ENAC (concedente) - AdR S.p.A (concessionaria) in data 25 ottobre 2012 costituito dalla Convenzione per la gestione totale fino al 2044 del sistema aeroportuale romano (Titolo I) e dal Contratto di programma in deroga (Titolo II), corredato dai relativi allegati.

I contenuti dell'Atto unico sono stati, in parte, modificati dall'Atto Aggiuntivo sottoscritto tra ENAC - AdR S.p.A in data 27 dicembre 2012 che recepisce le indicazioni ed integrazioni prescritte dal citato DPCM.

La convenzione di gestione aeroportuale è l'atto attraverso il quale si definiscono le regole che disciplinano i rapporti concessori fino alla scadenza stabilita per l'anno 2044.

In particolare, la convenzione disciplina i rapporti conseguenti all'affidamento della concessione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale per la progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione, uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, comprensivi dei beni demaniali.

ADR S.p.A., in quanto concessionaria, deve assicurare la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale della Capitale, da esercitarsi in conformità alle norme internazionali, europee e nazionali nonché ai regolamenti dell'ENAC che disciplinano il funzionamento degli aeroporti aperti al traffico civile.

Con tale Atto, ADR S.p.A. assume l'impegno di pianificare lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi attraverso strumenti previsionali tecnico-amministrativi, coerenti con le direttive definite dall'ENAC, anche al fine di assicurare adeguati livelli qualitativi. In tal senso la concessionaria si impegna a realizzare nel periodo di vigenza dell'Atto, il programma degli interventi di adeguamento infrastrutturale, che costituisce l'elemento essenziale dell'Atto stesso.

Il Contratto di programma è l'accordo negoziale programmatico con il quale l'ENAC e ADR S.p.A. fissano i principi ed i criteri in base ai quali provvedono a definire il sistema di tariffazione pluriennale e le modalità di suo periodico aggiornamento e che restano validi per l'intera durata della concessione.

Il contratto assicura ad ADR S.p.A. la certezza delle entrate necessarie allo sviluppo del piano degli investimenti. Al contempo, permette all'Enac di disporre di strumenti più incisivi per svolgere il proprio ruolo di vigilanza e controllo sull'attuazione degli investimenti e sul piano della qualità e dell'ambiente che la società di gestione si impegna a realizzare durante il periodo contrattuale.

Il Contratto di programma ha durata pari a quella della concessione; ai soli fini della determinazione della dinamica tariffaria, il Contratto di Programma si articola in periodi di regolazione tariffaria di durata decennale. Con riferimento a ciascun periodo di regolazione tariffaria ADR S.p.A. e l'ENAC provvedono a definire:

- a) gli investimenti che ADR S.p.A. si impegna a realizzare nel corso del periodo di regolazione tariffaria, in coerenza con quanto previsto dalla Convenzione all'art. 9, comma 3 (Piani di Sviluppo Aeroportuale - Documenti tecnici pluriennali per la realizzazione degli investimenti);
- b) il crono programma degli investimenti;
- c) gli indicatori di qualità e di tutela ambientale per i quali ADR S.p.A. si impegna a raggiungere obiettivi, ritenuti sostenibili, di miglioramento annuale;
- d) i valori obiettivo degli indicatori della qualità;
- e) le stime di traffico attese, suscettibili di aggiornamento;
- f) la dinamica tariffaria tesa ad assicurare ad ADR S.p.A. la copertura dei costi gestionali e degli ulteriori oneri ad essa derivanti da quanto stabilito dal contratto di programma, inclusivi della congrua remunerazione sul capitale investito da aggiornarsi secondo quanto stabilito dal Contratto di Programma all'art. 22, in merito al periodo di regolazione tariffaria.

5.2 PIANO INFRASTRUTTURE STRATEGICHE – ALLEGATO INFRASTRUTTURE AL DEF 2015

Il Consiglio dei Ministri ha approvato l'aggiornamento dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015, che contiene le linee guida in base alle quali verrà definito entro settembre 2015 un unico Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), introdotto dal D.Lgs n. 288 del 29 dicembre 2011, che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento nazionali per opere pubbliche a oggi presenti. In tal senso si intende dare forte preferenza alla scelta delle procedure ordinarie, anziché straordinarie, per la realizzazione delle infrastrutture pubbliche.

Per le opere relative alla realizzazione delle infrastrutture strategiche, il DPP è costituito dal PIS 2015 che identifica la strategia da seguire e le opere essenziali e di rilevanza nazionale, necessarie alla competitività del Paese e alla mobilità intelligente nelle aree urbane.

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2015 fornisce importanti indicazioni per la strategia nazionale, in particolare, in materia di infrastrutture di trasporto, riscontra le seguenti lacune:

- reti di trasporto ferroviario che non soddisfano le aspettative in termini d'infrastrutture, con la conseguenza di una scarsa propensione all'utilizzo del mezzo ferroviario soprattutto nel campo del trasporto delle merci;
- molte sezioni della rete TEN-T stradale non soddisfano ancora gli standard di sicurezza;
- nel settore del trasporto marittimo e intermodale le sfide sono legate a una gestione frammentata e inefficiente dei nodi portuali, interconnessioni carenti con le principali reti di trasporto e a una concorrenza limitata, con impatti negativi in termini di competitività;

- congestione delle grandi aree urbane metropolitane e bassa qualità del trasporto pubblico regionale;
- difficoltà nell'attivazione dei capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture con potenziale ritorno economico.

A fronte delle citate lacune, le linee strategiche perseguite dal PIS 2015 riguarderanno:

- il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento del servizio passeggeri e merci, attraverso il completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi;
- la riduzione del congestionamento urbano e metropolitano, attraverso il potenziamento delle reti metropolitane ed il miglioramento della mobilità multimodale regionale;
- il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale, ottimizzando la rete delle Autorità portuali che punteranno all'integrazione e alla valorizzazione della vocazione dei singoli scali anche attraverso i necessari interventi infrastrutturali e procedurali;
- il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete globale TEN-T e l'innalzamento del livello di sicurezza sulle grandi direttrici;
- l'ottimizzazione del traffico aereo in coerenza con il disegno del "cielo unico europeo" e il collegamento multimodale dei principali aeroporti con i centri urbani.

Alla luce di tali indirizzi strategici, nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS contenuto nell'Allegato al DEF, vengono così individuate 25 opere prioritarie, per un costo totale di 70,9 miliardi di euro e coperture finanziarie pari a 48 miliardi di euro (67,7 per cento), selezionate sulla base di una valutazione di coerenza con l'integrazione con le reti europee e territoriali, dello stato di avanzamento e della possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato.

Per ciascuna delle 25 opere prioritarie sono indicati: il costo; le coperture finanziarie pubbliche, evidenziando il fabbisogno previsto nel prossimo triennio; le risorse da finanziare con capitale privato; lo stato di avanzamento e il cronoprogramma di attuazione.

Inoltre si dà conto della rilevanza programmatica di ogni singola opera prioritaria evidenziando, il livello di sinergia strategica tra il PIS e i più importanti atti di programmazione non solo di rilevanza comunitaria ma anche nazionale, nel rispetto di quanto previsto sia in sede europea per il soddisfacimento della condizionalità ex ante per accedere ai Fondi Strutturali e di Investimento Europei, sia dal CIPE con la delibera n. 26/2014.

Sulla scorta delle precedenti considerazioni, la strategia del PIS, al momento dell'approvazione del DEF 2015, si declina secondo le seguenti linee:

- potenziamento delle linee ferroviarie lungo le reti TEN, favorendo l'intermodalità e l'interoperabilità (elettrificazione, l'ERTMS, il carico assiale e il modulo minimo), con priorità per le reti core di valico e del Sud;
- rafforzamento della mobilità sostenibile delle aree metropolitane più congestionate;
- intervento sulle tratte viarie più congestionate e sui link mancanti con la rete centrale.

L'Aeroporto non è inserito nell'Allegato Infrastrutture al DEF, ma è considerato all'interno delle opere e degli interventi strategici secondo quanto disposto dall'art. 71, c. 3-bis del D.L. n. 1 del 24/01/2012 (D.L. Liberalizzazioni, integrato con D.L. 24 marzo 2012 n. 24 e convertito dalla L. 24 marzo 2012 n. 27) e come disposto dall'art. 9, c. 5 della Convenzione e Contratto di Programma, modificato dall'Atto aggiuntivo.

6 VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA

6.1 VINCOLI PAESAGGISTICI E CULTURALI

Il presente paragrafo è finalizzato a fornire un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di Studio e la normativa vigente in materia di Beni culturali e Paesaggio, facendo riferimento in particolare a:

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi,
- Beni paesaggistici
 - Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 e smi,
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e smi.

Si specifica che gli Immobili e le aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.Lgs 42/2004 e smi sono stati considerati laddove interessati dal Masterplan nell'ambito delle analisi del Piano Territoriale Paesistico Regionale al paragrafo 3.2.

Per la localizzazione dei beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi, delle Zone archeologiche tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera m e del patrimonio monumentale, rispetto all'area di intervento, sono state consultate le seguenti fonti:

- il Sistema online "Carta del Rischio",
- le Tavole B "Beni paesaggistici" e C "Beni del patrimonio ambientale e culturale e azioni strategiche del PTPR" del Piano Territoriale Paesistico Regionale.

La "Carta del Rischio", che contiene tutti i decreti di vincolo su beni immobili emessi dal 1909 al 2003 (ex leges 364/1909, 1089/1939, 490/1999), è un sistema informativo realizzato dall'Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro (ISCR) al fine di fornire agli Istituti e agli Enti statali e locali preposti alla tutela, salvaguardia e conservazione del patrimonio culturale, uno strumento di supporto per l'attività scientifica ed amministrativa. È costituito da un Sistema Informativo Territoriale e da numerose banche dati alfanumeriche a questo associate, e permette di esplorare, navigare e rielaborare informazioni sul territorio e sui beni, inclusi i potenziali fattori di rischio.

Dallo stralcio della "Carta del Rischio", riportato in Figura 6-1 con inquadrata l'area dell'Aeroporto di Roma Ciampino, emerge che nell'ambito del sedime aeroportuale non sono ricompresi beni appartenenti al Patrimonio monumentale.



Figura 6-1 Aeroporto di Roma Ciampino su stralcio "Carta del Rischio"¹⁴

Inoltre, dalle analisi delle tavole B e C del PTPR, riportate nel relativo par. 3.2, è emerso che, nell'ambito del sedime aeroportuale, non vi è ricompreso alcun bene tutelato ai sensi degli artt. 10, 136 e 142 del D.Lgs 42/2004 e smi.

6.2 AREE DI INTERESSE AMBIENTALE

Il territorio circostante l'Aeroporto di Roma Ciampino è caratterizzato dalla presenza di alcune aree naturali protette; in tal senso, ai fini del presente Studio sono state prese in considerazione le seguenti aree sottoposte a disciplina di tutela:

- Aree protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991,
- SIC e ZPS individuati dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, successivamente modificato dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003,
- Important Bird Areas (IBA),
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Siti di Interesse Nazionale (SIN) e Siti di Interesse Regionale (SIR) appartenenti al Progetto Bioitaly.

¹⁴ <http://www.cartadelrischio.it/>

Nella tabella che segue si riporta l'analisi delle relazioni tra dette aree naturali protette e l'Aeroporto di Roma Ciampino, facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta delle aree naturali protette" (0A782T1PTIQRPRM008), allegato al presente Studio.

Tabella 6-1 Rapporto tra l'Aeroporto e le Aree naturali protette

Vincolo/disciplina	Analisi	
Aree naturali protette	Rif. lex	L. 6 dicembre 1991 n. 394
	Rapporto	L'area del sedime aeroportuale non ricomprende al suo interno alcuna area naturale protetta. Le distanze intercorrenti tra l'Aeroporto e tali aree sono riportate alla successiva Tabella 6-2.
Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)	Rif. lex	Individuate dal DPR n. 357 del 8 settembre 1997, s.m. dal DPR n. 120 del 12 marzo 2003
	Rapporto	L'area del sedime aeroportuale non interessa direttamente siti della Rete Natura 2000. Le distanze intercorrenti tra l'Aeroporto e tali siti sono riportate alla successiva Tabella 6-2.
Aree IBA	Rif. lex	In attuazione della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"
	Rapporto	L'area del sedime aeroportuale non interessa direttamente aree IBA. Le distanze intercorrenti tra tali aree e l'Aeroporto sono tali da poterle ragionevolmente considerare trascurabili.
Aree Ramsar	Rif. lex	Individuate dalla Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971
	Rapporto	I siti di intervento non interessano aree Ramsar. Le distanze intercorrenti tra tali aree e l'Aeroporto sono tali da poterle ragionevolmente considerare trascurabili
Progetto Bioltaly (SIN e SIR)	Rif. lex	In attuazione della Direttiva Habitat 92/43 del 21 maggio 1992
	Rapporto	Non sono presenti all'interno dell'area di progetto. Le distanze intercorrenti tra tali aree ed il sito di intervento sono riportate alla successiva Tabella 6-2.

Al fine di inquadrare l'area dell'Aeroporto di Roma Ciampino all'interno del sistema delle aree a valenza ambientale oggetto di disciplina di tutela, si riportano in Tabella 6-2 le distanze intercorrenti tra le aree naturali protette e l'Aeroporto stesso.

Tabella 6-2 Distanze intercorrenti tra le aree naturali protette e l'Aeroporto

Tipo	Codice	Nome	Distanza dall'Aeroporto
EUAP	EUAP0187	Parco Naturale Regionale dei Castelli Romani	Circa 5 km
EUAP	EUAP0446	Parco Naturale Regionale "Appia Antica"	Circa 100 m
SIC	IT6030039	Albano (Località Miralago)	Circa 9,7 km
SIC	IT6030038	Lago di Abano	Circa 8,5 km
ZPS	IT6030038	Lago di Abano	Circa 8,5 km
SIN	IT6030069	Appia Antica	Circa 2,3 km
SIN/SIR	IT6030066	Valle della Caffarella	Circa 6 km
SIN/SIR	IT6030074	Monte Tuscolo	Circa 6,5 km

Come si evince dalle tabelle sopra riportate, nell'ambito dell'Aeroporto di Roma Ciampino non vi è ricompresa alcuna di tali aree naturali protette e che esso è ubicato ad ampia distanza da tali tipologie di aree, essendo quella minima pari a circa 2,3 km, fatta eccezione per il Parco Naturale Regionale "Appia antica", in quanto sito a circa 100 m dal sedime aeroportuale.

Per il Parco dell'Appia Antica, istituito con Legge Regionale n. 66 del 10 novembre 1988, è stato predisposto un Piano del Parco, adottato dal Consiglio direttivo nel 2002 e trasmesso alla Regione nel 2003 per la sua approvazione. Attualmente tale piano è ancora in fase di valutazione presso gli uffici regionali competenti in materia.

6.3 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Facendo riferimento alla Tavola dei vincoli n. 27 contenuta nel Piano Regionale delle Attività Estrattive del Lazio si evince che l'ambito territoriale dell'Aeroporto di Roma Ciampino non è gravato da Vincolo Idrogeologico regolato dal RDL 30/12/1923 n. 3267.

7 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

7.1 I RAPPORTI DI COERENZA

In base al DPCM 1988, il quadro di riferimento programmatico deve comprendere la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

Tuttavia, l'obiettivo dell'analisi dei rapporti di coerenza si struttura, all'interno del presente studio, non soltanto nell'individuazione delle congruenze tra le previsioni del Masterplan e la previsione degli strumenti di pianificazione, ma anche nell'elaborazione ed interpretazione dei rapporti le prime 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 l'ambito territoriale all'interno del quale è sito l'Aeroporto di Ciampino - Roma.

L'analisi dei rapporti di coerenza relativi ai casi in cui il Masterplan 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 Masterplan stesso.

Essi, infatti, sono impostati con l'esigenza di ridimensionare il volume di traffico per orientarlo, per la sua vicinanza alla città e per le caratteristiche dell'infrastruttura, verso il modello funzionale del "Secondary Airport", mantenendo ad ogni modo elevate le caratteristiche di complementarietà, efficienza e accessibilità.

Secondo questa ottica, il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica**, nell'evidenziare la crescita avvenuta nel trasporto aereo di passeggeri e merci e la presenza di ulteriori margini di sviluppo nel futuro, considera fondamentale l'individuazione delle vocazioni prioritarie dei singoli aeroporti e, una volta a regime la capacità programmata dei due hub italiani principali (Milano Malpensa e di Roma Fiumicino), dovrà essere favorito il decentramento verso gli aeroporti dove ha origine una consistente domanda di traffico, potenziando la loro valenza turistica.

Il Masterplan oggetto di Studio prevede una serie di interventi volti a ridimensionare lo scalo in un "Secondary Airport", quale vocazione specifica dello scalo stesso, data la sua collocazione sul territorio, caratterizzata dalla presenza dell'hub principale di Fiumicino e la sua vicinanza alla città di Roma, pur garantendo il soddisfacimento della domanda nazionale e del traffico turistico internazionale.

Tali presupposti evidenziano come gli interventi di riconfigurazione dell'Aeroporto di Ciampino - Roma siano coerenti con quanto riportato dal Piano Generale dei Trasporti e Logi-

stica, in quanto permetteranno all'hub stesso di rispondere in pieno alla domanda di tipo prevalentemente turistica e con destinazione internazionale, nell'ottica del decentramento del traffico aereo.

Gli interventi di riqualifica e per la nuova configurazione dell'Aeroporto di Ciampino - Roma sono ricompresi nell'ambito delle azioni di progettazione, sviluppo, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione e adeguamento infrastrutturale del sistema aeroportuale della Capitale che rappresentano l'elemento essenziale dell'**Atto unico stipulato tra ENAC e AdR S.p.A.**

Con tale Atto, AdR S.p.A. assume l'impegno di pianificare lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi attraverso strumenti previsionali tecnico-amministrativi, coerenti con le direttive definite dall'ENAC, anche al fine di assicurare adeguati livelli qualitativi.

Sulla scorta di tali considerazioni è possibile affermare la piena coerenza degli interventi in progetto con l' Atto in argomento poichè risultano previsti tra quelli da attuarsi entro l'anno 2044, anno di scadenza dell'Atto stesso stabilita dalle parti.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto riguarda il **Piano Mobilità della Regione Lazio** ed il **Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma**.

Per il sistema aeroportuale regionale, il Piano Mobilità Lazio individua due aeroporti internazionali, ovverosia Roma Fiumicino e Roma Ciampino; in particolare per il secondo si prevede un suo potenziamento ed una sua razionalizzazione.

Il Piano Territoriale Provinciale Generale di Roma, in riferimento alla grande rete del trasporto aereo, ed il suo scenario futuro, suggerisce un contenimento dell'espansione dei traffici dell'aeroporto di Ciampino a fronte dello sviluppo dell'hub di Fiumicino e degli altri aeroporti secondari presenti all'interno dell'ambito regionale.

Stante tali considerazioni, il Masterplan di Ciampino – Roma risulta coerente con la suddetta pianificazione.

7.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

7.2.1 Piano Territoriale Provinciale Generale

Rispetto al Disegno programmatico di struttura appartenente al Piano Territoriale Provinciale Generale, l'intero sedime aeroportuale ricade nell'ambito del Sistema insediativo funzionale, all'interno delle "Sedi delle funzioni strategiche metropolitane".

Per tali aree il PTPG (art. 65) tende ad una maggiore aggregazione territoriale, specializzazione funzionale, qualificazione interna e relazioni a sistema delle sedi, attraverso l'organizzazione unitaria e coordinata delle stesse in Parchi delle funzioni strategiche metropolitane (PSM), per lo più di carattere intercomunale.

Rispetto all'Aeroporto di Ciampino - Roma, per far fronte alle esigenze di accessibilità, il PTPG prevede per il PSM 4 (Roma, Frascati e Monteporzio Catone) un corridoio del tra-

sporto pubblico su gomma (CTP3) a ridosso del GRA per garantire le connessioni tra Parco e l'aeroporto stesso.

Stante quanto disposto dalle Norme di Piano, non risultano emergere elementi contrastanti tra gli interventi progettuali e tale pianificazione.

7.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Roma e del Comune di Ciampino

Piano Regolatore Generale del Comune di Roma

Dalle analisi scaturite dalla tavola di Piano "Sistemi e regole" e relative disposizioni contenute nelle NTA, emerge come l'Aeroporto di Ciampino – Roma rientri in parte nell'ambito del Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Servizi pubblici di livello urbano (Aeroporti).

Per tali aree (art. 100) le disposizioni di Piano sono riportate dalle norme esclusivamente a fini indicativi; ove il Codice della navigazione imponga limitazioni ulteriori o più restrittive, esse prevarranno su difformi indicazioni espresse dal PRG stesso.

Nelle aree aeroportuali sono soggetti a limitazioni le costruzioni, le piantagioni arboree a fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, funivie, e teleferiche, le antenne radio, gli impianti di elevazione, e in genere qualsiasi opera che possa ugualmente costituire ostacolo alla navigazione aerea, definendone le distanze e le altezze ammesse.

Rispetto al dettato normativo di Piano, l'insieme degli interventi previsti dal Masterplan oggetto di Studio possono quindi ritenersi conformi a tale tipologia di pianificazione.

Piano Regolatore Generale del Comune di Ciampino

Secondo le analisi dell'elaborato di Piano "Tav. 1 Tavola fondamentale di PRG" e le annessi NTA di riferimento del PRG del Comune di Ciampino, emerge che l'area di intervento rientra nella zona classificata come "F6 Attrezzature aeroportuali", per la quale le norme dispongono quanto segue:

«Le aree comprese in questa sottozona sono attualmente occupate da impianti militari o comunque di proprietà del Demanio Militare e dall'Aeroporto. Il P.R.G. non prevede per tali aree una diversa destinazione. L'edificazione in queste aree è regolamentata, per le opere che non riguardano la difesa nazionale, dall'art. 10 della L. 765/67. Le aree ove cessasse l'attuale destinazione d'uso militare o che fossero cedute dal Demanio Militare durante il periodo di validità della Variante Generale al P.R.G., saranno assoggettate alla normativa prevista dalla sottozona F2».

Stante quanto riportato dalle norme di Piano è possibile sostenere la piena conformità tra il Masterplan oggetto di Studio e tale pianificazione urbanistica.

7.3 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA

7.3.1 Aree vincolate e soggette a disciplina di tutela ambientale non interessate dalle previsioni del Masterplan

All'interno del presente paragrafo si è proceduto all'analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra le previsioni del Masterplan ed il sistema dei vincoli e delle tutele, per come esso è definito dagli strumenti e dagli atti di pianificazione esaminati nei precedenti capitoli.

A tale riguardo si ricorda che il sedime aeroportuale non interessa:

- Beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e smi,
- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 e smi,
- Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e smi,
- Aree protette ai sensi della L. 394 del 6 dicembre 1991,
- Aree appartenenti alla Rete Natura 2000,
- Important Bird Areas (IBA),
- Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971,
- Siti di Interesse Nazionale (SIN) e Siti di Interesse Regionale (SIR) appartenenti al Progetto Bioitaly,
- Aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 30/12/1923 n. 3267.

7.3.2 Analisi dei rapporti di coerenza con la pianificazione territoriale paesistica (PTP e PTPR) e beni paesaggistici

Nell'affrontare il tema dei rapporti intercorrenti tra le previsioni del Masterplan, da un lato, e la pianificazione paesistica, vigente ed adottata, ed i beni paesaggistici, dall'altro, occorre ricordare che nell'ambito del sedime aeroportuale oggetto del presente Studio agiscono i seguenti strumenti di pianificazione in materia di paesaggio:

- Piano Territoriale Paesistico n. 9 "Castelli romani", adottato con DGR 2276/87 e approvato con LR 24/98,
- Piano Territoriale Paesistico di Roma Ambito 15/12 "Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti", adottato con DGR 454/2006 e approvato con DCR n. 70 del 10/02/2010,

- Piano Territoriale Paesistico Regionale, adottato con DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

In tal senso si specifica che:

- ai sensi dell'art. 19 della LR 24/98, «i PTP [...] sono approvati con la presente legge, limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/1939 e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi degli artt. 1, 1 ter ed 1 quinquies della L. 431/1985, con i contenuti di cui all'articolo 20»;
- in riferimento al PTP 15/12, esso si applica con le finalità ed i contenuti di cui al D.Lgs 42/2004, secondo le modalità previste dalla L.R. 24/98 e smi;
- ai sensi dell'art. 7 comma 7 delle Norme del PTPR, in attesa della sua approvazione, gli elaborati "Beni Paesaggistici" – Tavole B del PTPR sostituiscono, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, le tavole E1 ed E3 dei PTP vigenti;
- ai sensi dell'articolo 21 della LR 24/98, inutilmente decorso il termine di approvazione per i PTPR, dalla stessa legge fissato al 31 Dicembre 1999, «operano esclusivamente le norme di tutela di cui al Capo II e, nelle aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente, sono consentiti esclusivamente interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico ed igienico e restauro conservativo»;
- l'area aeroportuale non ricade in alcuna area dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 136 del DLgs 42/2004 e in alcuna area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del citato Decreto.

A fronte di quanto sopra richiamato, ai fini della presente analisi si è proceduto secondo le seguenti modalità:

- l'identificazione dei beni paesaggistici di cui agli articoli 136 e 142 del D.Lgs. 42/2004 e smi è stata condotta sulla base delle tavole del PTPR della serie B, in luogo di quelle della serie E1 appartenenti al PTP n. 9 e delle serie E1* e E3 ter facenti parte del PTP n. 15/12;
- ai fini di completezza di informazione sono stati presi in considerazione sia i beni paesaggistici dichiarati di notevole interesse pubblico e quelli identificati ope legis, nonché la classificazione ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico, operata dal PTP, ed i sistemi ed ambiti di paesaggio, identificati dal PTPR;
- l'individuazione delle categorie di aree di cui al punto precedente è stata operata sulla base delle tavole della serie E3 del PTP n. 9 e della serie EE3 W del PTP n. 15/12, ed a quelle della serie A, per quanto riguarda il PTPR.

Ciò premesso, nel seguito è condotta un'analisi delle relazioni intercorrenti tra le suddette tipologie di aree rispetto alle previsioni del Masterplan, e, ove necessario, è riportato il relativo regime d'uso e trasformazione così come definito dal combinato disposto della LR 24/98 e delle Norme tecniche di attuazione dei PTP.

Per quanto attiene ai beni paesaggistici, l'intero ambito aeroportuale non interessa alcuna tipologia di area vincolata.

Per quanto riguarda la classificazione ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico operata dai PTP, l'ambito aeroportuale non interessa alcuno dei sistemi di cui alle tavole E3 del PTP n. 9 e alle tavole EE3 W del PTP n. 15/12.

Facendo riferimento ai "Sistemi ed Ambiti di Paesaggio" (Tavola A del PTPR), si evince che l'intero sedime aeroportuale rientra nell'Ambito di Paesaggio "Reti Infrastrutture e Servizi".

A tale riguardo, stante quanto richiamato in premessa al presente paragrafo relativamente agli effetti sulla efficacia del Piano derivanti dalla sua mancata approvazione entro il termine del 31 Dicembre 1999 fissato dalla LR 24/98, la disciplina di Piano relativa al regime d'uso e trasformazione fissato per detta tipologia di aree non è cogente e, a fronte di ciò, non è stato documentato nel presente paragrafo.