

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" FIUMICINO - ROMA



MASTERPLAN AL 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SEZIONE 1

Relazione

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO

Ing. Davide Canuti  
Ord. Ingg. MILANO n. 21033

IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Ing. Andrea Tanzi  
Ord. Ingg. PARMA n. 1154

IL DIRETTORE TECNICO

Ing. Maurizio Torresi  
Ord. Ingg. MILANO n. 16492

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO				RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				Ordinatore:																						
Codice	Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	*																					
0	A	8	5	T	0	0	0	S	I	T	E	F	0	0	Q	U	P	R	M	0	0	0	0	R	A	M	B	0	1	0	1	0	0	SCALA:

 	RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	Arch. Maurizio Martignago	RESPONSABILE UNITA':	SUPPORTO SPECIALISTICO:		REVISIONE	
	REDATTO:		VERIFICATO:		n.	data	
					0	Novembre 2016	
					1		
					2		
				3			
				4			

Visto del Committente: **Aeroporti di Roma S.p.A.**

IL DIRETTORE SVILUPPO INFRASTRUTTURE	IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA	IL POST HOLDER
Ing. Giorgio Gregori	Ing. Paolo Cambula	PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI Ing. Paolo Cambula

<b>1</b>	<b>FINALITÀ E METODICHE DI QUADRO</b>	<b>3</b>
1.1	FINALITÀ DI QUADRO	3
1.2	IMPIANTO METODOLOGICO	4
<b>2</b>	<b>QUADRO DEI PIANI ALL'INTERNO DEI QUALI È INQUADRABILE L'INIZIATIVA</b>	<b>6</b>
2.1	PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	6
2.1.1	La pianificazione generale	6
2.1.2	Pianificazione paesistica	6
2.1.3	Contesto pianificatorio di riferimento	7
2.2	PIANIFICAZIONE SEPARATA - SETTORE TRASPORTI	8
2.3	PIANIFICAZIONE SEPARATA - SETTORE AMBIENTE	9
2.4	PIANIFICAZIONE NEGOZIATA	10
2.5	VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA	10
<b>3</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE</b>	<b>12</b>
3.1	IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO	12
3.2	IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE	12
3.3	IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE DI ROMA	15
3.4	IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI FIUMICINO	18
3.5	PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA CAPITALE	19
<b>4</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE TRASPORTI</b>	<b>22</b>
4.1	PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI	22
4.2	PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	24
4.3	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA	26
<b>5</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE NEGOZIATA</b>	<b>32</b>
5.1	CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA MIT E RFI	32
5.2	PIANO PLURIENNALE DELLA VIABILITÀ ANAS S.P.A. 2003-2012	32
5.3	PROTOCOLLO DI INTESA PER IL POTENZIAMENTO DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI FIUMICINO AEROPORTO	33
<b>6</b>	<b>VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA</b>	<b>34</b>
6.1	VINCOLI PAESAGGISTICI E CULTURALI	34
6.2	RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO	35
6.3	LE ALTRE AREE DI INTERESSE AMBIENTALE	37
6.4	VINCOLO IDROGEOLOGICO	38

**Elenco elaborati**

Codice											Descrizione	Scala
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0102	-0	PTP n. 2 PTP n. 15/4 – “Classificazione delle aree e dei beni a tutela”	Varie
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0103	-0	PTPR Sistemi ed ambiti di paesaggio (tavola A)	1:25.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0104	-0	PTPR Beni paesaggistici (tavola B)	1:25.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0105	-0	PTPG Disegno programmatico di struttura (tavola TP2)	1:50.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0106	-0	PRG del Comune di Fiumicino – Zonizzazione	1:20.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0107	-0	PRG Roma Capitale – “Sistemi e regole” e “Rete ecologica”	1:10.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0108	-0	Carta dei beni culturali e vincolo archeologico	1:15.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0109	-0	Carta delle aree naturali protette	1:25.000
0A855T	0000	SI	TE	F00	QUPRM	00000	D	AMB	0110	-0	Carta dei vincoli e delle tutele	1:15.000

**Quadro di riferimento programmatico - Gruppo di Lavoro**



Il Direttore Tecnico  
Ing. Maurizio Torresi

Il Responsabile Integrazione Prestazioni Specialistiche  
Ing. Andrea Tanzi

Il Progettista specialistico  
Ing. Davide Canuti

Le attività specialistiche  
Arch. Paola Criscuoli  
Ing. Fabio Occulti  
Ing. Ferruccio Bucalo  
Ing. Stefano Santambrogio

Consulenza a cura di



Il Direttore Tecnico  
Ing. Mauro Di Prete

Il responsabile operativo  
Arch. Fabio Marcello Massari

Le attività specialistiche  
Ing. Claudio Giannobile  
Ing. Valerio Veraldi  
Ing. Daniela Silvestre  
Arch. Serena Sadeghi  
Arch. Fernando Tornisiello  
Dott.ssa Federica Fiesoletti  
Ing. Alina Leahu  
Ing. Antonella Santilli

## 1 FINALITÀ E METODICHE DI QUADRO

### 1.1 FINALITÀ DI QUADRO

Il Masterplan 2030 dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, nel definire le modalità di attuazione della configurazione aeroportuale di progetto, identifica due fasi tra loro successive che, in estrema sintesi, corrispondono ai seguenti scenari:

- Fase 1, comprendente la nuova pista di volo (Pista 4) e l'espansione Est dei piazzali aeromobili
- Fase 2, concernente le nuove infrastrutture di volo (vie di rullaggio e raccordi con la nuova pista, piazzali aeromobili di contatto e remoti), nuovo sistema terminal (terminal, aree di imbarco e strutture correlate), edifici per funzioni di supporto ed impianti tecnologici, e nuovo sistema di mobilità interna ed esterna (viabilità Nord di accesso e people mover).

Muovendo da tale articolazione ed a fronte delle motivazioni illustrate nella Sezione 0, la struttura del presente SIA è stata articolata in quattro sezioni delle quali la prima (Sezione 0) è dedicato al Quadro delle Motivazioni e Coerenze, mentre le restanti, articolate nei tre canonici quadri di riferimento, ripercorrono l'articolazione definita per gli Studi di impatto ambientale dal DPCM 27.12.1988, declinandola rispetto alle finalità ed agli orizzonti temporali seguenti (cfr. :

- SEZIONE 1 - Quadro conoscitivo

La prima sezione è rivolta alla ricostruzione dello stato conoscitivo relativo all'aeroporto ed al contesto ambientale e pianificatorio nel quale questo è collocato/inquadrabile. In relazione a tale finalità, gli orizzonti temporali considerati sono rappresentati dallo stato attuale, di prassi riferito al 2015, e quello ante operam, rappresentato dalla configurazione fisica aeroportuale conseguente all'attuazione delle opere ed interventi previsti dal Progetto di Completamento di Fiumicino Sud, già oggetto di assoggettamento a procedura VIA con esito positivo (Decreto Interministeriale 236/2013).

- SEZIONE 2 - SIA del Masterplan Fase 1

La seconda sezione ha ad oggetto le opere previste dalla Fase 1 del Masterplan ed in tal senso, oltre ad essere finalizzata alla loro descrizione, è rivolta a descriverne i rapporti con la pianificazione e ad individuare e stimare gli impatti da queste potenzialmente determinati. L'orizzonte temporale di riferimento è individuato all'anno 2027

- SEZIONE 3 - SIA del Masterplan Fase 2

La terza sezione è riferita alle opere definite dal Masterplan in Fase 2 e, in analogia a quella precedente, è finalizzata a descriverne i rapporti con la pianificazione e ad individuare e stimare gli impatti da queste potenzialmente determinati, nonché ov-

viamente, ad operarne la loro descrizione. L'orizzonte temporale di riferimento è assunto all'anno 2030.

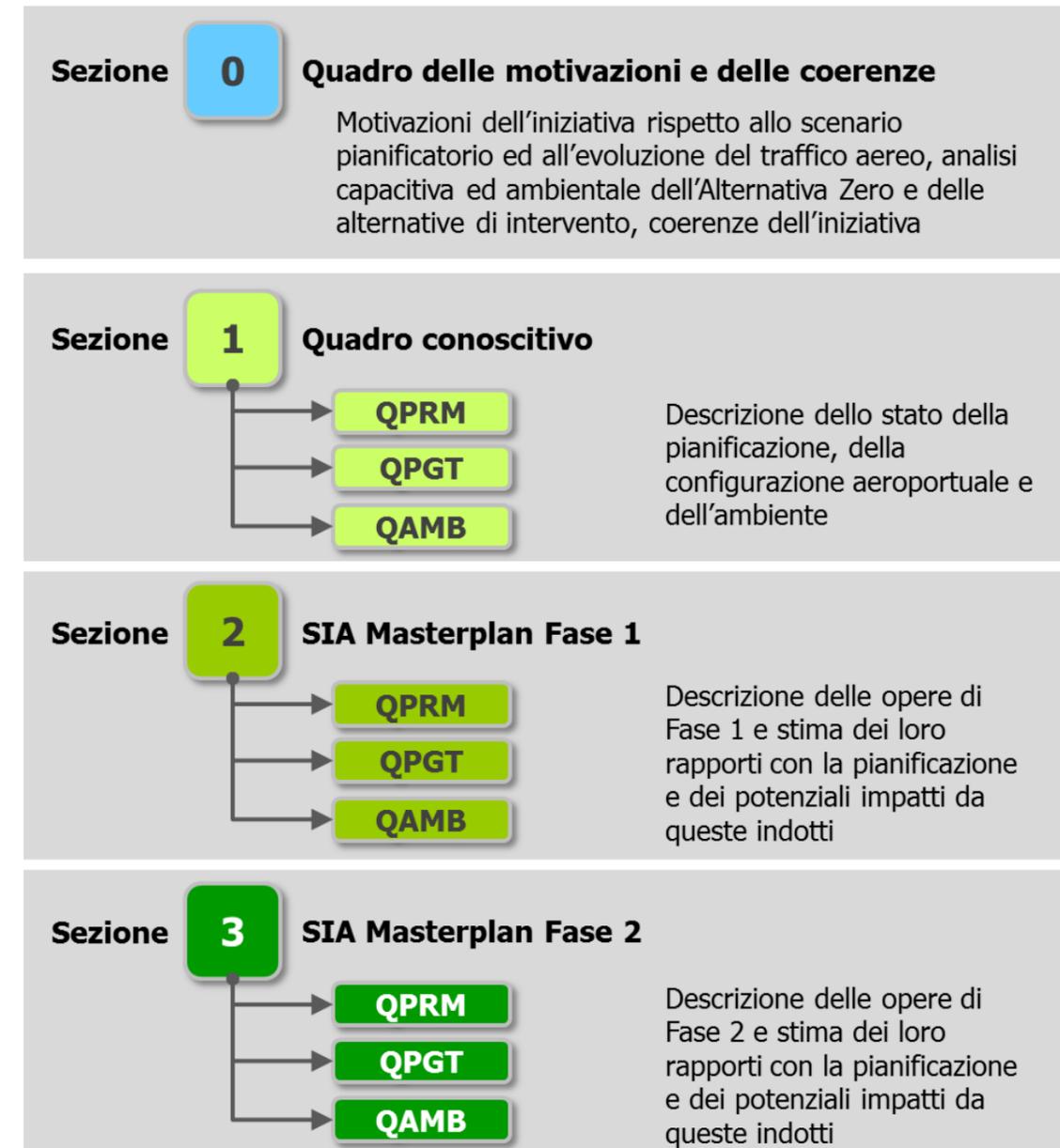


Figura 2-1 Struttura del SIA

Con riferimento alla struttura ora illustrata è importante sottolineare che detta struttura risulta pienamente conforme a quanto disposto dal DPCM 27.12.1988<sup>1</sup> in merito alle finalità ed ai contenuti assegnati a ciascuno dei Quadri di riferimento e che nell'ambito delle informazioni e delle analisi riportate nella Sezione 3 è stato tenuto conto di quanto connesso alla Fase 1 (Sezione 2) così da garantire la sovrapposizione degli effetti là dove esistenti.

Stante quanto premesso, il presente documento costituisce la parte del Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) relativo al "Masterplan 2030" (di seguito Masterplan o MP) dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino – Roma, dedicata alla ricostruzione del quadro conoscitivo.

In tal senso, nella presente sezione 1 il Quadro di riferimento programmatico è rivolto a documentare lo stato della pianificazione e programmazione vigente ed in atto nell'ambito del contesto territoriale all'interno del quale sono ricomprese le opere previste dal Masterplan 2030, mentre per l'analisi dei rapporti esistenti tra le opere in progetto e gli atti di pianificazione e programmazione, si rimanda alla Sezione 2 e Sezione 3, riconducibili rispettivamente alle opere di Fase 1 e di Fase 2.

## 1.2 IMPIANTO METODOLOGICO

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 ai 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»<sup>2</sup>, precisando nel seguito che gli atti ai quali occorre riferirsi sono «quelli nei quali è inquadrabile il progetto stesso»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> "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 DPCM 10 agosto 1988, n. 377"

<sup>2</sup> DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 1

<sup>3</sup> DPCM 27.12.1988 art. 3 co. 2 let. a)

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;
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»<sup>4</sup>.

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

<sup>4</sup> DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 let. a)

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»<sup>5</sup>.

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 della 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.

L'ultima delle tre attività 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 è inquadrabile il Masterplan in oggetto possono essere distinte in "ordinaria", da un lato e, "negoziata", dall'altro.

La pianificazione ordinaria, a sua volta può essere articolata in "generale"<sup>6</sup> e "separata"<sup>7</sup> 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"<sup>8</sup>.

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

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.

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.

<sup>6</sup> Pianificazione relativa al governo del territorio nei tre sistemi in cui questo si articola (ambientale, insediativo-funzionale e relazionale).

<sup>7</sup> Pianificazione avente ad oggetto il governo di alcuni ambiti tematici specifici del territorio.

<sup>8</sup> Con tale termine di prassi si identifica la pianificazione ambientale, ossia quella finalizzata alla tutela dei beni ambientali e del patrimonio culturale.

<sup>5</sup> DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 let. b) punto 1

## 2 QUADRO DEI PIANI ALL'INTERNO DEI QUALI È INQUADRABILE L'INIZIATIVA

### 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 Territoriale 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 LR 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 di tali disposizioni a livello comunale, assunto che le iniziative di Masterplan riguardano il territorio del Comune di Fiumicino ed in piccola parte quello di Roma Capitale, i Piani Regolatori Generali (PRG) vigenti sono:

- PRG del Comune di Fiumicino, approvato con DGR n. 162 del 31/03/2006,
- PRG di Roma Capitale, approvato con DCC n. 18 del 12/02/2008.

#### 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 al 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»<sup>9</sup>, 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»<sup>10</sup>.

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 D.lgs. 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»<sup>11</sup>; 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».

Nella prassi, la regione Lazio ha adottato il PTPR con DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007.

Al momento della redazione del presente Studio, il PTPR è stato sottoposto al vaglio del Consiglio regionale per la sua approvazione definitiva; sino ad allora si applicano in salvaguardia le disposizioni del PTPR adottato.

<sup>9</sup> LR 24/98 art. 21 "Approvazione del PTPR"

<sup>10</sup> 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»

<sup>11</sup> LR 24/98 art. 21 "Approvazione del PTPR"

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, 1ter e 1quinquies della L. 431/1985, con i contenuti di cui all'articolo 20».

Con riferimento al contesto territoriale interessato dalle previsioni del Masterplan oggetto di Studio, questi ricadono all'interno dell'ambito n. 2 "XIII e XIV Circostrizione" il cui PTP è stato adottato con DGR 2269/87 ed in parte nel PTP n. 15/4 "Arrone – Galeria", adottato con DGR 2458/87.

### 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. 2 "XIII e XIV Circostrizione"	Approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2269/87
	Piano Territoriale Paesistico n.15/4 "Arrone - Galeria"	Approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2458/87
	Piano Territoriale Paesistico Regionale	Adottato con DGR n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007. Iter approvativo in corso.
Provinciale	Piano Territoriale Provinciale Generale	Approvato con DCP n.1 del 18/01/2010
Comunale	Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino	Approvato con DGR n. 162 del 31/03/2006
	Piano Regolatore Generale di Roma Capitale	Approvato con DCC n. 18 del 12/02/2008

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 pos-

sa 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	Piano Nazionale degli Aeroporti (PNA) e Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione	DPR n. 201 emanato il 17 settembre 2015. Il PNA è ad oggi sottoposto al processo di VAS
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001
Regionale	Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL)	Iter formativo in corso. Adozione con DGR n. 398 del 27 giugno 2014 dei documenti "P1 - Quadro Conoscitivo preliminare alla stesura del PRMTL" e "P2 - Scenari e Visione preliminari alla stesura del PRMTL" con tavole allegate e successivo aggiornamento adottato con DGR n. 461 del 15 luglio 2014

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 RD 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", è stata redatta una proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, presentata nel febbraio 2012.

Tale proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti 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.

Di seguito si riportano le fasi principali relative all'iter approvativo in corso:

- Con Atto n. 27/CSR del 19 febbraio 2015, la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sancisce l'Intesa, ai sensi dell'articolo 698 della navigazione, sullo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale.
- Con seduta del 27 agosto 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (Atto del Governo n. 173).
- In data 17 settembre 2015 è stato emanato il Decreto del Presidente della Repubblica n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"; tale Decreto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 294 del 18 dicembre 2015 ed è entrato in vigore il 2 gennaio 2016.
- In data 30 novembre 2015 si è dato inizio al processo di VAS del Piano Nazionale degli Aeroporti con la presentazione del relativo Rapporto Preliminare Ambientale.

### 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 DCR n. 66 del 5/03/2009 e DGR n. 164 del 5/03/2010
Acqua	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere	Approvato con DPCM 10/11/2006 e successivamente aggiornato con DPCM 10 aprile 2013.
	Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5	Approvato con DPCM del 3 Marzo 2009
	Piano di bacino del fiume Tevere - VI stralcio funzionale P.S. 6 per l'assetto idrogeologico P.A.I. - aggiornamenti ex art. 43, comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione - Regione Lazio - ridefinizione delle aree allagabili nella zona focale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica nel territorio di Roma Capitale e Comune di Fiumicino	Approvato con decreto segretariale n. 58 del 22 dicembre 2016
	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità dei Bacini Regionali	Approvato con DCR n. 17 del 4 aprile 2012
	Piano di tutela delle acque della Regione Lazio (PTAR)	Approvato con DCR n. 42 del 27/09/2007
	Piano di Gestione del Distretto idrografico dell'Appennino Centrale	Approvato con DPCM del 5 luglio 2013
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	Piano di classificazione acustica del Comune di Fiumicino	Approvato con DCC n. 74 del 6/12/2005

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 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.

Per quanto attiene la componente Acqua, l'Aeroporto di Leonardo da Vinci ricade all'interno del Bacino idrografico del Fiume Tevere e, in minor parte, all'interno dei Bacini Regionali, per i quali, in termini di tutela e salvaguardia, agiscono rispettivamente le Autorità di competenza mediante i propri strumenti di pianificazione.

Per quanto attiene il Bacino del Fiume Tevere si specifica che:

- per il Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PS5), approvato con DPCM del 3 Marzo 2009, è stata approvata la variante concernente le modifiche ed integrazioni con DPCM 10 aprile 2013;
- in data 24 gennaio 2017 è stato pubblicato nel B.U.R. Lazio n. 7 l'avviso concernente il decreto segretariale n. 58 del 22 dicembre 2016 recante: "Piano di bacino del fiume Tevere - VI stralcio funzionale P.S. 6 per l'assetto idrogeologico P.A.I. - aggiornamenti ex art. 43, comma 5 delle Norme Tecniche di Attuazione - Regione Lazio - ridefinizione delle aree allagabili nella zona fociale del fiume Tevere, corsi d'acqua secondari e rete canali di bonifica nel territorio di Roma Capitale e Comune di Fiumicino" che aggiorna la cartografia allegata al Piano di Assetto Idrogeologico vigente, approvato con DPCM 10 novembre 2006 e successivamente aggiornato con DPCM 10 aprile 2013.

## 2.4 PIANIFICAZIONE NEGOZIATA

Nell'ambito del presente Studio è stata considerata anche la cosiddetta pianificazione negoziata, ovvero quel tipo di pianificazione, intesa dalla legge n. 662/1996 come quella «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, i principali atti riferibili alla pianificazione negoziata sono individuabili come riportati nella Tabella 2-4 che segue.

**Tabella 2-4 Pianificazione negoziata**

Strumento	Titolarietà	Stato approvativo
Contratto di programma 2012-2016	Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato (FS) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	Siglato l'8 agosto 2014
Piano pluriennale della viabilità 2003-2012	ANAS S.p.A.	Aggiornamento 30 aprile 2007
Protocollo di intesa per il potenziamento della stazione ferroviaria di Fiumicino Aeroporto	Aeroporti di Roma e RFI	Sottoscritto il 15 dicembre 2016

## 2.5 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

Secondo quanto disposto dal DPCM 27.12.1988, il Quadro di riferimento programmatico è finalizzato anche nel fornire un quadro delle relazioni tra il sito di intervento oggetto di SIA e la normativa vigente ambientale, orientata alla tutela dei beni del patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale.

Pertanto si è proceduto a tale analisi facendo riferimento in particolare ai seguenti vincoli e discipline di tutela:

- 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,
  - Immobili ed aree sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- 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,
- Vincolo idrogeologico regolato dal RDL 30/12/1923 n. 3267.

### 3 LA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE

#### 3.1 IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO

Le iniziative previste dal Masterplan oggetto del presente Studio interessano porzioni di territorio ricadenti nell'ambito dei seguenti strumenti di pianificazione paesistica:

- Piano Territoriale Paesistico (PTP) n. 2 relativo all'area della XIII e XIV Circoscrizione, approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2269/87,
- Piano Territoriale Paesistico n. 15/4 "Arrone – Galeria", approvato con LR 24/98 e adottato con DGR 2458/87.

In generale, il PTP persegue gli obiettivi generali della L. 431/1985 all'interno dell'ambito territoriale di competenza; le sue disposizioni 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 "o*pe legis*".

Il PTP 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, 1ter e 1quinquies della L. 431/1985.

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 stabilisce che per le grandi opere di cui all'art. 81 del DPR 24 luglio 1977 n. 616 e per gli interventi che siano previsti negli strumenti di pianificazione aventi efficacia di PTC è possibile derogare alle prescrizioni del piano paesistico previo esperimento del SIP di cui all'art. 58 delle Norme del PTP n. 2 relativo all'area della XIII e XIV Circoscrizione e dell'art. 58 delle Norme del PTP n. 15/4 "Arrone – Galeria", quando non sottoposte a procedure di VIA.

Per le opere in deroga il SIP costituisce documentazione essenziale della valutazione di compatibilità paesistica per il rilascio delle autorizzazioni ai sensi della L. 1497/1939, ovvero ai sensi degli artt. 146 e 167 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e smi; a tale scopo il SIP deve contenere le seguenti informazioni ed analisi commisurate alla entità delle modificazioni ambientali e paesistiche prodotte dalle opere da realizzare:

- a) descrizione della morfologia dei luoghi ove è prevista la realizzazione dell'intervento o dell'attività;
- b) descrizione, relativa sia all'ambito oggetto dell'intervento o dell'attività sia ai luoghi circostanti, dello stato iniziale dell'ambiente e delle specifiche componenti paesistiche da tutelare, con riguardo alla specificità del bene sottoposto a tutela e con particolare riferimento ai valori dell'ambiente naturale, dei beni storici e culturali, degli

aspetti percettivi e semiologici, della pedologia dei suoli e delle potenzialità agricole, del rischio geologico;

- c) caratteristiche del progetto e indicazione delle motivazioni che hanno portato alla scelta del luogo per l'intervento in oggetto rispetto alle possibili alternative di localizzazione;
- d) misure proposte per l'attenuazione e la compensazione degli effetti ineliminabili.

Per le opere in deroga il SIP deve contenere una valutazione della compatibilità delle trasformazioni proposte in rapporto alla finalità specifica di tutela ambientale e paesistica stabilita per i beni o per gli ambiti, attribuendo a detta finalità preminente rilievo ponderale nelle operazioni di valutazione.

Il PTP è costituito:

- dalle norme tecniche,
- dagli elaborati grafici
  - tavole della serie E1 contenenti la graficizzazione dei vincoli di cui alle leggi 1497/39 e 431/85,
  - tavole della serie E3 contenenti le classificazioni ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico.

Posto che il processo di approvazione del PTPR ai sensi dell'art. 21 della LR 24/98 è ancora in corso e che in attesa della sua approvazione, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, gli elaborati "Beni Paesaggistici" – Tavole B sostituiscono le tavole dei PTP vigenti (co. 7 art. 7 delle Norme di Piano), nell'ambito del presente paragrafo si fa riferimento esclusivamente alla tavola della serie E3 contenenti le classificazioni ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico per entrambi i PTP analizzati.

Tali tavole sono riportate nell'elaborato cartografico "PTP n. 2 e PTP n. 15/4 - Classificazione delle aree e dei beni a tutela", allegato al presente Studio (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0102-0), mentre la analisi relativa ai beni paesaggistici è rimandata al PTPR per le ragioni appena esposte.

#### 3.2 IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE

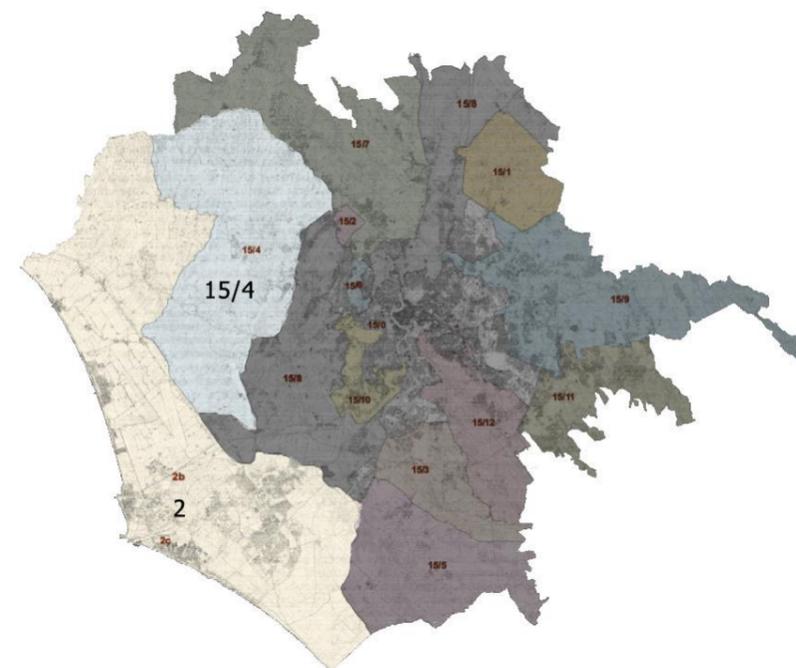
Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, costituisce il nuovo strumento di pianificazione volto alla tutela dei beni e delle aree sottoposte a vincolo paesistico, regolate dalla LR 24/98 che ha 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; a decorrere dalla data di pubblicazione dell'adozione del PTPR 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, le tavole E1 ed E3 dei PTP vigenti (co. 7 art. 7 delle Norme di Piano).

In merito all'ultimo punto di cui sopra, le iniziative di Masterplan oggetto del presente Studio, come noto, rientrano nell'ambito del PTP n. 2 relativo all'area della XIII e XIV Circonscrizione e del PTP n. 15/4 "Arrone – Galeria" (cfr. Figura 3-1), precedentemente descritti al paragrafo 3.1.



**Figura 3-1 Unione dei PTP di Roma Capitale**

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 Paesaggio<sup>12</sup>, 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.

"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 conforma-

<sup>12</sup> Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio: D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.

tive 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” ed “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.

Per la classificazione del territorio per categorie di tutela, rappresentata cartograficamente nelle Tavole A “Sistemi e ambiti di paesaggio”, il Capo II delle Norme di 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.

Il sistema dei paesaggi è stato individuato tenendo conto delle specifiche caratteristiche storico – culturali, naturalistiche ed estetico percettive ed è riconducibile alle tre configurazioni fondamentali del:

- Sistema del paesaggio naturale e semi-naturale, costituito da paesaggi caratterizzati da un elevato valore di naturalità e semi-naturalità in seguito a specificità geologiche, geomorfologiche e vegetazionali;
- Sistema del Paesaggio Agrario, costituito da paesaggi dalla vocazione e dalla permanenza dell'effettivo uso agricolo;
- Sistema del Paesaggio Insediativo, costituito da paesaggi caratterizzati da processi di urbanizzazione recenti o da insediamenti storico-culturali.

Tali sistemi sono determinati sulla base del principio di prevalenza e si articolano al loro interno in ulteriori paesaggi.

Per ciascuno dei suddetti sistemi di paesaggio le norme di Piano definiscono gli obiettivi di qualità e di miglioramento relativi alle componenti dei sistemi stessi nonché gli obiettivi specifici di tutela/disciplina relativi alle tipologie di interventi di trasformazione per uso.

- 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.

Con l'avvenuta adozione del PTPR, le Tavole B “Beni paesaggistici” sostituiscono le precedenti perimetrazioni contenute nei PTP vigenti e contengono, come già detto, oltre ai vincoli dichiarativi e ricognitivi di legge, anche i vincoli ricognitivi di piano, costituenti patrimonio identitario della comunità della Regione Lazio, che sono identificati con:

- le aree agricole identitarie della campagna romana e delle bonifiche agrarie;
- gli insediamenti urbani storici e territori contermini per una fascia di 150 metri;
- i borghi dell'architettura rurale; i beni singoli identitari dell'architettura rurale e relativa fascia di territorio contermini di 50 metri;
- i beni puntuali e lineari diffusi testimonianza dei caratteri identitari archeologici e storici e i territori contermini per una fascia di 100 metri;
- i canali delle bonifiche agrarie e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuno;
- i beni puntuali e lineari diffusi testimonianza dei caratteri identitari vegetazionali, geomorfologici e carsico-ipogei e la relativa fascia di territorio contermini di 50 metri.

Nelle parti del territorio che non risultano interessate dai beni paesaggistici il PTPR ha efficacia esclusivamente propositiva e di indirizzo per l'attività di pianificazione e programmazione della Regione, delle Province e dei Comuni, nonché degli altri soggetti interessati dal Piano (art. 6, co. 1, Norme PTPR 2007). I suddetti Enti, nei loro strumenti di pianificazione e programmazione, possono recepire le proposte e

gli indirizzi del PTPR adeguandoli alle specifiche realtà locali (art. 6, co. 2, Norme PTPR 2007).

Le disposizioni normative a carattere propositivo relative alle aree non interessate dai beni paesaggistici costituiranno tuttavia supporto, a PTPR approvato, per il corretto inserimento degli interventi nel contesto paesaggistico (art. 2 co. 7 delle Norme di PTPR).

- Tavole C – “Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR”  
Contengono la descrizione del quadro conoscitivo dei beni che, pur non appartenendo a termine di legge ai beni paesaggistici, costituiscono la loro organica e sostanziale integrazione.

I beni del patrimonio naturale sono rappresentati dalle aree della Rete Natura 2000, dalle oasi faunistiche, dalle aree individuate nello Schema di Piano Regionale dei Parchi, nonché dal 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 C riportano inoltre l'individuazione puntuale dei punti di vista e dei percorsi panoramici nonché l'individuazione delle aree in cui realizzare progetti prioritari per la valorizzazione e la gestione del paesaggio di cui all'articolo 143 del Codice con riferimento agli strumenti di attuazione del PTPR di cui all'articolo 31.1 della LR 24/98, quali:

- i programmi di intervento per il paesaggio;
  - i programmi di intervento per la tutela e la valorizzazione delle architetture rurali;
  - i parchi culturali ed archeologici;
  - i piani attuativi comunali con valenza paesistica;
  - i programmi di intervento per il paesaggio.
- 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 pertanto consultate le seguenti tavole di Piano:

- Tavola A “Sistemi ed ambiti di Paesaggio”,
- Tavola B “Beni paesaggistici”.

Tali tavole sono rappresentate rispettivamente nei seguenti allegati cartografici al presente Studio:

- “PTPR - Sistemi ed ambiti di paesaggio (TAVOLA A)” (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0103-0),
- “PTPR - Beni paesaggistici (TAVOLA B)” (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0104-0).

### 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.

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.

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 s.m.i., 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.

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

- Scenari strategici al 2015
  - popolazione ed offerta di funzioni dei sistemi e subsistemi locali;
  - comportamenti metropolitani del mercato immobiliare residenziale e non residenziale;
- Sistema ambientale
  - difesa e sicurezza del territorio e delle acque;
  - ecologia del paesaggio e rete ecologica provinciale;
  - ambiti e regimi di tutela ambientale, vigenti e segnalati;
  - tutela paesistica, beni vincolati ai sensi del D.lgs. 42/2004 (ex L. 1497/39 e L. 431/85);
  - la costruzione storica del territorio e del paesaggio, beni e percorsi storici, il distretto culturale;
  - territorio agricolo produttivo e paesaggi rurali;
- Sistema insediativo morfologico
  - articolazione del sistema insediativo provinciale;
  - dinamiche del processo di urbanizzazione;
  - dai tessuti alle costruzioni insediative;
  - la costruzione insediativa metropolitana e le costruzioni componenti;
  - pianificazione urbanistica comunale e programmazione negoziata sovracomunale;
- Sistema insediativo funzionale
  - bilancio programmatico dell'offerta di funzioni dei sistemi e sub-sistemi locali funzionali e dei centri di sistema e sub-sistema (sistemi locali e rete urbana provinciale);
  - sedi delle funzioni di servizio strategiche metropolitane;

- sedi delle attività, connesse alla produzione e distribuzione delle merci;
- sedi delle funzioni di servizio generali di interesse provinciale o intercomunale, servizi per la distribuzione commerciale, per il turismo e tempo libero; per la formazione e ricerca universitaria;
- proprietà pubbliche e principali aree produttive e di servizio dismesse o in dismissione;
- Sistema della mobilità
  - Grande Rete: rete ferroviaria di interesse europeo e nazionale;
  - Grande Rete: itinerari viari di interesse nazionale e regionale;
  - Grande Rete: trasporto marittimo ed aereo;
  - Rete ferroviaria di base della provincia metropolitana;
  - Corridoi di trasporto pubblico locale;
  - Rete viaria di base della provincia metropolitana;
- Valutazione ambientale strategica.

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.

Stante le caratteristiche dell'oggetto del presente SIA, in particolare, il PTPG è volto al perseguimento dei seguenti obiettivi relativi al Sistema della mobilità (art. 75):

- migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande Rete viaria e ferroviaria per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale (aeroporti, porti, centri intermodali, stazioni del trasporto a lunga percorrenza, caselli autostradali e nodi della grande viabilità);
- migliorare l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, privilegiando le esigenze di incremento delle relazioni metropolitane, unificanti la provincia:

- fra i Sistemi e Subsistemi locali funzionali e tra i centri urbani degli stessi;
- reciproca fra Roma e gli altri 12 Subsistemi;
- con i Parchi delle funzioni strategiche metropolitane, ambiti di concentrazione delle sedi delle funzioni strategiche e di servizio, esistenti o programmate, con riguardo sia alle relazioni fra i diversi sistemi di funzioni ed attività sia a quelle degli stessi con il sistema urbano;
- con i Parchi di attività produttive, ambiti di concentrazione delle sedi delle funzioni produttive, esistenti e programmate, con riguardo sia alle relazioni fra diverse attività del ciclo della produzione e distribuzione delle merci sia a quelle con il sistema abitativo;
- interna a ciascun Subsistema locale (bacino di mobilità locale), tra i centri di sub-sistema e gli altri centri di base e locali;
- migliorare l'efficienza, la qualità ed il livello competitivo dei sistemi del trasporto collettivo: sistema ferroviario regionale e metropolitano, corridoi del trasporto pubblico;
- ridurre e mitigare gli impatti delle infrastrutture e delle relative attrezzature sull'ambiente e sulla qualità insediativa garantendo la sostenibilità ambientale degli interventi;
- migliorare la sicurezza della rete infrastrutturale;
- modernizzare i servizi del trasporto merci;
- migliorare l'efficienza economica e assicurare la sostenibilità sociale del sistema dei trasporti.

Le strategie di pianificazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto assunte dal PTPG richiedono un'azione coordinata e concertata con altri livelli istituzionali gli enti gestori dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) e tengono conto del contenuto delle intese con essi intervenute nonché degli strumenti di programmazione del settore. Le strategie prevedono:

- l'individuazione e il potenziamento della rete ferroviaria di livello regionale (SFR) e quella di livello metropolitano (SFM);
- la creazione di una rete provinciale del trasporto collettivo in sede propria (Corridoi del trasporto pubblico CTP), al fine di migliorare le prestazioni in termini di affidabilità, costo, velocità commerciale e capillarità dell'offerta di trasporto pubblico;
- la creazione, nella rete del ferro, di un sistema di nodi di scambio di livello regionale e provinciale, dotati di idonee attrezzature per lo scambio intermodale;
- la maggiore specializzazione funzionale della rete viaria in rapporto ai livelli di mobilità (nazionale-regionale, metropolitano-interbacinale, bacinale) e conseguente adeguamento tecnico e prestazionale differenziato della stessa;

- il riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico delle reti della mobilità rafforzando le connessioni viarie di tipo trasversale e tangenziale fra i Sistemi e Subsistemi locali, aperte verso le province contigue;
- una maggiore integrazione fra le politiche urbanistiche e le politiche della mobilità nella pianificazione dell'uso del suolo basata sui principi della mobilità sostenibile.

Per quanto attiene al trasporto aereo, il PTPG, in relazione ai previsti incrementi dei flussi del traffico passeggeri/merci che interesseranno l'Aeroporto di Fiumicino e Cargo City, persegue l'efficienza delle due strutture migliorandone l'accessibilità metropolitana e regionale con i servizi FM e FR 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.

Nello specifico, per quanto attiene all'oggetto del presente SIA, il PTPG di Roma individua nell'ambito dell'Aeroporto di Fiumicino Roma il Parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane direttrice Roma/Fiumicino (PSM2) per il quale sono definite le esigenze di accessibilità di seguito descritte.

L'accessibilità è garantita dalle previste complanari dell'autostrada Roma-Fiumicino, con relativi svincoli attrezzati per l'ingresso alle aree dalla via Portuense, e dal servizio ferroviario metropolitano, con linee esposte e linee passanti.

Per il nuovo porto di Fiumicino, il PTPG prevede l'ingresso da nord con un nuovo asse di 2° livello metropolitano in connessione con la SS 1 Aurelia e l'autostrada A12 e un possibile prolungamento della linea ferroviaria dall'Aeroporto verso il centro di Fiumicino e il porto turistico.

Per la Piattaforma logistica, il PTPG prevede l'ingresso dalla A12 tramite un asse che svincola sulle complanari della Roma-Fiumicino e sulla Portuense per connettersi con la viabilità per Acilia Madonnetta.

In tal senso, per il miglioramento dell'accessibilità allo scalo di Roma Fiumicino, il Piano prende in considerazione i seguenti interventi infrastrutturali previsti o programmati:

- Rete stradale
  - Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino - Lungo l'intero percorso compreso tra l'Aeroporto Leonardo da Vinci e l'EUR (con lunghezza di 22,3 km, di cui 13,7 km fino al GRA e tre corsie per senso di marcia), concepito originariamente per servire solo lo scalo aeroportuale, è oggi in corso di costruzione un sistema di complanari, a servizio degli insediamenti limitrofi.
  - A metà del percorso si dirama l'autostrada A12, mentre, a partire dall'Aeroporto, un raccordo viario di livello inferiore la conatterà a sud del

Tevere con la via Ostiense e con il centro di Ostia. Tale intervento è denominato Nuovo collegamento Acilia Madonnetta Ponte di Dragona.

- Rete ferroviaria
  - Potenziamento della linea FR1 fra Fara Sabina/Montelibretti e Fiumicino Aeroporto, con adeguamento infrastrutturale e tecnologico nel tratto compreso fra la stazione Tuscolana e la stazione Ostiense e nel tratto fra la stazione di Ponte Galeria e l'aeroporto di Fiumicino.
  - Creazione di nuove fermate tra cui quella di Fiumicino Porto.
  - Nuova linea "cintura sud" e la chiusura a nord dell'anello di cintura di Roma - Al fine di realizzare una continuità fra la tratta nord e quella sud e quindi un by-pass ovest del nodo di Roma si prevede il progetto della nuova linea ferroviaria "cintura sud" fra Campoleone, Pomezia-S. Palomba e Ponte Galeria.
- Trasporto metropolitano e corridoi della mobilità (CTP)
  - Potenziamento della linea ex-concessa Roma-Lido unificata con la metro B;
  - CTP10 Fiumicino paese - Fiumicino Porto (nuova fermata FR1) con possibile diramazione per Ostia. Il corridoio conetterà i centri urbani di Fiumicino e Ostia con la futura fermata di Fiumicino - Porto di Traiano sulla FR1.

Il Piano Territoriale Provinciale Generale è costituito dai seguenti elaborati:

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

Ai fini del presente studio è stato consultato l'elaborato strutturale denominato "Disegno programmatico di struttura (TAVOLA TP2)", allegato alla presente relazione (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0105-0).

### 3.4 IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI FIUMICINO

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Fiumicino è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 162 del 31 marzo 2006.

Le finalità del PRG fanno riferimento alle seguenti priorità:

- Coordinamento e condivisione degli obiettivi della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano.
- Tutela attiva dell'ambiente attraverso azioni di valorizzazione del territorio tendenti alla qualificazione paesistico-ambientale, naturalistica e percettiva, in grado di suscitare contemporaneamente effetti economici ed occupazionali positivi.
- Recupero e riqualificazione dei centri abitati attraverso la riconnotazione morfotopologica, funzionale, estetica dello spazio urbano, quest'ultima comprende la dotazione di attrezzature e servizi, la predisposizione ed il miglioramento degli spazi collettivi e degli elementi qualificanti.
- Contenimento delle previsioni edificatorie all'interno dei nuclei esistenti, evitando di proporre la formazione di nuovi centri che provocherebbero un ulteriore consumo dello spazio extraurbano. A tal uopo si prevede il completamento edilizio nelle aree urbanizzate e moderate espansioni dell'insediamento esistente.
- Sviluppo e la qualificazione del sistema dell'accessibilità alle varie parti del territorio comunale rendendolo in grado di svolgere un efficace collegamento tra le diverse centralità del territorio Comunale e di promuovere le attività legate alla fruizione del Comune.
- Individuazione delle principali vocazioni del Comune di Fiumicino nei settori dell'agricoltura e delle connesse attività di ricerca scientifica e commercializzazione, della ricettività e del tempo libero, della portualità turistica e peschereccia.
- Equa distribuzione tra pubblico e privato e tra privati degli oneri e dei vantaggi economici derivanti dal processo di trasformazione della città e del territorio.

Il PRG regola le trasformazioni fisiche e funzionali di rilevanza urbanistica, ambientale, paesistica dell'intero territorio comunale, dettando prescrizioni progettuali e procedimenti che, nel loro insieme, costituiscono la disciplina di Piano e riguardano:

- caratteristiche fisiche (quantitative e qualitative) delle trasformazioni,
- caratteristiche funzionali (destinazione e modalità d'uso) dell'elemento trasformato (suolo, edificio, area di pertinenza, etc.),
- definizione delle condizioni per la mitigazione e la compensazione degli impatti e delle trasformazioni sul contesto urbanistico, ambientale paesaggistico,
- soddisfacimento degli standard di legge e modalità attuative,
- modalità ed atti tecnico-amministrativi abilitanti le trasformazioni.

Il PRG suddivide il territorio del Comune di Fiumicino, ai sensi del DM 1444/68 e successive modifiche ed integrazioni, secondo la seguente classificazione per zone territoriali omogenee:

- Zona A, le parti del territorio interessate da impianti urbanistico-edilizi che rivestono carattere storico, artistico e di particolare pregio ambientale,
- Zona B, le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate,
- Zona C, le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti,
- Zona D, le parti del territorio destinate ad insediamenti a prevalente funzione produttiva, a carattere artigianale, industriale e/o commerciale a supporto delle attività produttive;
- Zona E, le parti del territorio destinate ad usi prevalentemente agricoli o connessi con l'agricoltura,
- Zona F, le parti del territorio destinate a verde e/o ad attrezzature di interesse collettivo, pubbliche e private.

A loro volta le varie aree individuate si suddividono in sottozone con caratteristiche comuni.

La disciplina del PRG è esplicitata dagli elaborati grafici, dalle norme tecniche d'attuazione e dal complesso degli strumenti attuativi predisposti adottati e approvati o in fase di approvazione alla data di adozione del Piano.

Il Piano Regolatore Generale è pertanto costituito dalla seguente documentazione:

- a. dagli elaborati grafici dello Schema Direttore di Assetto del Territorio di analisi preliminare al piano regolatore, la cui delibera programmatica è stata oggetto di approvazione del Consiglio Comunale di Fiumicino con deliberazione n. 167 del 29.12.1997;
- b. dagli elaborati progettuali di PRG.

Ai fini delle analisi di conformità tra il PRG del Comune di Fiumicino e le iniziative progettuali previste dal Masterplan oggetto di Studio è stata consultato l'elaborato di Piano denominato "Zonizzazione", allegato alla presente relazione (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0106-0).

### 3.5 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA CAPITALE

Il Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma Capitale, 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.

Pertanto, la analisi di conformità tra il PRG di Roma Capitale e le iniziative progettuali previste dal Masterplan oggetto di Studio è stata effettuata mediante la consultazione degli elaborati "Sistemi e Regole" e "Rete Ecologica".

Tali elaborati sono rappresentati nell'allegato cartografico al presente Studio denominato PRG di Roma Capitale - "Sistemi e regole" e "Rete ecologica" (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0107-0).

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.

Nello specifico, per quanto attiene il sistema della mobilità, in ragione della tipologia di oggetto del presente SIA, il PRG di Roma Capitale segue i criteri di pianificazione di una mobilità sostenibile, definiti dal Libro bianco 2001 UE e, a livello nazionale, dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Pertanto, i principali criteri di intervento che hanno orientato le proposte di assetto della mobilità nel PRG riguardano:

- una stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità in sede di pianificazione degli usi del suolo e di disegno dei vari tipi di rete nonché di programmazione ed attuazione contestuale dei sistemi di trasporto e degli insediamenti;

- la consapevolezza di dover concentrare gli sforzi su forti investimenti per realizzare infrastrutture di trasporto rapido di massa con orizzonti di medio lungo-periodo;
- la necessità di perseguire anche soluzioni di breve periodo di tipo più leggero capaci di velocizzare e dare priorità, accessibilità e affidabilità al trasporto pubblico di superficie in grado di apportare benefici meno consistenti ma in tempi più rapidi e a costi contenuti;
- la necessità di far lavorare le diverse reti in modo integrato attraverso punti di corrispondenza e nodi di scambio;
- l'opportunità di estendere e proteggere nello stesso tempo forme di mobilità pedonale e ciclabile;
- la ricerca di strumenti normativi e organizzativi per la razionalizzazione della distribuzione delle merci a livello territoriale (ferrovie dedicate e interporti) e in ambito urbano attraverso piattaforme logistiche anche di piccole dimensioni;
- la predisposizione di apparati fisici e normativi finalizzati a ridurre l'impatto ambientale da traffico motorizzato.

Per quanto riguarda la rete di trasporto pubblico, organizzata intorno a direttrici ad elevata capacità su ferro e su corridoi di superficie con elevate prestazioni ed ad una rete di adduzione su autobus, può agire da catalizzatore di uno sviluppo compatto nelle zone suburbane.

Gli obiettivi sono:

- realizzare un significativo riequilibrio tra le modalità del trasporto collettivo e individuale, riducendo in maniera significativa la dipendenza dai mezzi di trasporto motorizzati individuali e spostando quote consistenti della domanda e di risorse sui servizi collettivi;
- migliorare le condizioni ambientali, attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, e la sicurezza dei cittadini durante gli spostamenti.

Il sistema si basa su una rete principale che utilizza diverse tecnologie: linee ferroviarie, metropolitane, tranviarie e corridoi per il trasporto pubblico in sede propria con sistemi innovativi ad alte prestazioni. Il servizio autobus completa il sistema con una elevata capillarità e svolge il ruolo di adduzione al sistema del ferro nei nodi di interscambio. Le aree a bassa densità di domanda prevedono servizi con minibus, anche a domanda. La rete stradale, con un incremento limitato a pochi essenziali tratti che completano soprattutto l'intelaiatura portante del settore orientale, è riclassificata per conseguire minori impatti nelle zone residenziali, un deflusso più regolare, ed evitare prestazioni che possano ridurre la competizione del trasporto pubblico.

Fra i più importanti interventi definiti dal PRG relativi al contesto territoriale di riferimento vi sono:

- Rete ferroviaria:
  - chiusura dell'anello di cintura nord;
  - realizzazione di un by-pass ferroviario fra le stazioni di Ponte Galeria e S. Palomba, in stretta relazione con la chiusura dell'anello; nei pressi di Vitinia è prevista la creazione di un importante nodo di scambio ("Tevere sud") con la Roma – Lido, da innestare sulla metro B; questo raccordo ferroviario che attraversa la Valle del Tevere con un nuovo ponte consente tre importanti connessioni: a livello metropolitano e regionale fra la piana pontina, Roma, Fiumicino e Civitavecchia, a livello nazionale fra il corridoio tirrenico nord e quello sud e di entrambi con l'aeroporto di Fiumicino;
  - creazione di una direttrice ove privilegiare il transito delle merci da S. Palomba verso gli interporti e Cargo City di Fiumicino;
- Rete metropolitana:
  - potenziamento della metro B con l'innesto sulla Roma - Lido fino ad Ostia.

ma dei servizi, infrastrutture e impianti", con particolare riguardo alle aree con rischio di esondazione.

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.

La Rete ecologica individua le seguenti componenti, in base ai livelli di naturalità, di funzionalità ecologica, di continuità geografica:

- a. componenti primarie (aree "A"): sono gli ecosistemi a più forte naturalità e comprendono principalmente: le Aree naturali protette di cui all'art. 69; i Parchi agricoli di cui all'art. 70 e, se non incluse tra questi, le aree proposte quali Parchi regionali dalle deliberazioni di Consiglio comunale nn. 39/1995 e 162/1996, al netto delle riduzioni operate con successivi provvedimenti; il reticolo idrografico, di cui all'art. 71, meno compromesso e di maggiore connessione; le aree agricole di cui al Capo 2° di maggior valore ambientale e paesaggistico, contigue o connesse alle aree precedenti;
- b. componenti secondarie (aree "B"): sono le aree di medio livello di naturalità e alto livello di integrazione tra le componenti primarie e tra le stesse componenti secondarie e comprendono principalmente: parte delle aree agricole e del reticolo idrografico; le aree del "Sistema insediativo" e del "Sistema dei servizi, infrastrutture e impianti", con valori naturalistici da preservare o ripristinare, ovvero necessarie ad assicurare continuità alla Rete ecologica;
- c. componenti di completamento (aree "C"): sono gli elementi che completano e ulteriormente connettono la Rete ecologica e questa al "Sistema insediativo", e comprendono aree ricadenti in varie componenti del "Sistema insediativo" e del "Siste-

## 4 LA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE TRASPORTI

### 4.1 PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI

#### Obiettivi e strategie di Piano

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, il cui processo di VAS è ad oggi in corso, costituisce, ai sensi dell'art. 698 del Codice della Navigazione, un atto di pianificazione per il territorio nazionale degli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale, così come individuati dal DPR n. 201 del 17 settembre 2015, e, su base tecnica ed economica, gli assetti infrastrutturali per la rete aeroportuale del Paese e per l'accessibilità ed intermodalità programmate su scala nazionale e regionale.

Il 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;
- 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; anche al fine di promuovere il superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale;
- 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.

L'esplicazione del valore strategico del documento si fonda sulla definizione:

- della rete nazionale, attraverso l'individuazione della valenza e ruolo di ciascun aeroporto in relazione a parametri di performance oggettivi;
- del quadro di sviluppo del settore aeroporti in grado di favorire la crescita economica e la mobilità del cittadino;

- della coerente pianificazione infrastrutturale con il quadro complessivo di sviluppo del trasporto aereo;
- di rapporti coordinati fra aeroporti e territori, preservando le aree per lo sviluppo e armonizzando la pianificazione delle infrastrutture e delle funzioni urbane;
- di un quadro di sostenibilità ambientale della rete sul lungo periodo;
- di un Action Plan che fornisce le indicazioni tematiche per bacini, in forma di strumento mirato a perseguire efficacemente gli obiettivi di pianificazione unitaria della rete aeroportuale, così come previsto dal Codice della navigazione.

In tale ottica, partendo dal citato DPR n. 201/2015, il Piano considera gli aeroporti di interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. L'individuazione degli aeroporti si fonda su un impianto che, partendo dalla configurazione di dieci bacini di traffico omogeneo sull'intero territorio nazionale, giunge a disegnare la rete aeroportuale del Paese articolata in complessivi n. 38 aeroporti di interesse nazionale, di cui n. 12 di particolare rilevanza strategica (gli aeroporti di Pisa/Firenze sono considerati di particolare rilevanza strategica a condizione che realizzino la gestione unica). Questi ultimi risultano individuati dando priorità agli aeroporti inseriti nella rete centrale transeuropea ("Core Network") e, tra questi, innanzitutto, ai gate intercontinentali di Roma Fiumicino (primario hub nazionale), Milano Malpensa, Venezia e agli aeroporti inseriti nella rete globale transeuropea ("Comprehensive Network") con maggiori dati di traffico.

#### Rete aeroportuale nazionale

Nella metodologia prescelta dal Piano, centrata sulla valorizzazione sistemica dei bacini di traffico, in vista dell'auspicata creazione dei corrispondenti sistemi aeroportuali, il territorio nazionale è stato ripartito nei seguenti bacini di traffico omogeneo: 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.

Per ciascuno di tali bacini, sono stati identificati gli aeroporti di interesse nazionale, nell'ambito dei quali sono stati individuati alcuni scali di particolare rilevanza strategica, tra cui Milano Malpensa, Venezia e Roma Fiumicino (primario hub nazionale), riconosciuti gate internazionali.

Il Piano definisce gli aeroporti di interesse nazionale quelli che soddisfano la domanda dei bacini di utenza di riferimento e specifici segmenti di traffico.

Per aeroporti di particolare rilevanza strategica il Piano si riferisce a quelli che, prescindendo dal volume di traffico attuale, rispondono efficacemente alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di utenza e che sono in grado di garantire nel tempo tale funzione, per capacità delle infrastrutture e possibilità del loro potenziamento con impatti ambientali sostenibili, per i livelli di servizio offerti e grado di accessibilità, attuale e potenziale. Per il mantenimento del ruolo sono individuate condizioni particolari, coincidenti con la realizzazione di specifiche infrastrutture, ritenute essenziali per garantire capacità e livelli di servizio adeguati rispetto al traffico atteso.

Tutti gli aeroporti presenti all'interno di ciascun bacino, ad esclusione di quelli di particolare rilevanza strategica, possono essere considerati di interesse nazionale, purché si realizzino in ordine a due condizioni:

- a) che l'aeroporto sia in grado di esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso, funzionale al sistema aeroportuale di bacino che il Piano vuole incentivare. Forme di alleanze di rete o sistema tra gli aeroporti saranno considerate elemento prioritario ai fini del riconoscimento dell'interesse nazionale degli stessi;
- b) che l'aeroporto sia in grado di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario anche tendenziale, purché in un arco temporale ragionevole, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Rispetto ai predetti criteri, il DPR n. 201/2015 individua gli aeroporti di interesse nazionale, come riportato dalla Tabella 4-1 che segue.

**Tabella 4-1 Aeroporti di interesse nazionale e di rilevanza strategica in Italia**

<i>Bacini di traffico</i>	<i>Aeroporti di interesse nazionale</i>	<i>Aeroporti di rilevanza strategica</i>
1) Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa, Torino
2) Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia
3) Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
4) Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino
5) Campania	Napoli, Salerno	Napoli
6) Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
7) Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona	Lamezia Terme
8) Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
9) Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
10) Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

Nell'ambito del bacino 4) Centro Italia, il Piano identifica come strategico l'Aeroporto di Roma Fiumicino, in quanto già presente nella Core network europea come gate internazionale.

#### Action Plan di sviluppo della rete

Con l'obiettivo di rendere il sistema aeroportuale italiano in grado di affrontare le sfide che tutti gli aeroporti europei si troveranno a sostenere nei prossimi anni, in particolare per soddisfare il previsto aumento della domanda di traffico e migliorare la qualità dei servizi, attraverso l'Action Plan, il PNA individua l'insieme di opere aeroportuali e di accessibilità necessarie a garantire lo sviluppo della capacità aeroportuale.

In tal senso l'Action Plan rende necessario adottare strategie di potenziamento del sistema aeroportuale per garantire:

- la realizzazione delle opere necessarie per il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- l'esigenza che gli aeroporti, in particolare quelli di particolare rilevanza strategica, assicurino, nel tempo, l'offerta di capacità richiesta per sostenere lo sviluppo economico del Paese, tramite l'imposizione di vincoli nel territorio o delocalizzazione funzionale, nel caso in cui lo sviluppo degli scali sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza;
- le priorità degli interventi di potenziamento della rete aeroportuale e dei nodi intermodali di connessione;
- l'inserimento nella programmazione e pianificazione delle istituzioni competenti, quali urgenti e indifferibili, dei collegamenti viari e ferroviari con i tre gate intercontinentali.

L'Action Plan si configura come lo strumento di programmazione del PNA, finalizzato allo sviluppo delle infrastrutture della rete aeroportuale nazionale, che correla le componenti aeroportuali con le opere programmate per le altre modalità di trasporto previste sul territorio, in uno sviluppo armonico delle infrastrutture e dei servizi per la collettività.

L'obiettivo dell'Action Plan è anche quello di favorire l'ottica di sistemi che ottimizzino la capacità e la gestione degli scali anche in rapporto ai terminali intermodali, per avvicinare l'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda, migliorando il servizio per gli utenti.

In tale prospettiva, gli interventi prioritari individuati per la rete principale del Paese, necessari al soddisfacimento della domanda futura di traffico, riguardano:

1. il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali, a carico e cura dei gestori,
2. il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità, di competenza dello Stato e degli Enti territoriali, in relazione alla tipologia di infrastruttura.

Rispetto al punto primo, per quanto concerne il gate intercontinentale di Fiumicino Roma, il Piano prevede il potenziamento e l'espansione dell'aeroporto attraverso interventi volti alla massimizzazione della fruibilità e al potenziamento del complesso aeroportuale attuale e la realizzazione di un nuovo complesso aeroportuale complementare a Nord, nei termini previsti dal relativo Master Plan.

Relativamente al secondo punto, il Piano, nel descrivere la situazione attuale e prospettica delle connessioni fra aeroporti e ferrovie, metropolitane, strade e autostrade come di vera e propria emergenza, auspica la realizzazione degli interventi di sviluppo delle infrastrutture di collegamento e l'integrazione dell'Aeroporto di Roma Fiumicino, quale scalo di rilevanza strategica per il bacino Centro, con le altre reti di trasporto, affinché sia efficace l'ampliamento della capacità delle infrastrutture aeroportuali.

L'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino, alla scala territoriale, evidenzia alcuni fattori di criticità, legati all'inadeguatezza sia del servizio ferroviario, limitato in termini di offerta e di qualità di mezzi e terminali, sia della viabilità principale per la presenza di alcuni colli di bottiglia che la caratterizzano.

Gli interventi prioritari per il potenziamento delle connessioni all'aeroporto di Fiumicino dovranno concentrarsi soprattutto sull'accessibilità ferroviaria, che è senza dubbio la criticità più evidente da risolvere: solo migliorando le connessioni su ferro, il grande aeroporto di Fiumicino potrà essere raggiunto con migliori livelli di servizi dal territorio locale e dai principali corridoi del Paese, per svolgere efficacemente il ruolo di gate intercontinentale.

Nello scenario del breve-medio termine, per il potenziamento dell'accessibilità su ferro sono definiti come prioritari i seguenti interventi:

- Ferrovia
  - l'incremento delle frequenze delle linee esistenti (Leonardo Express e Linea FR1);
  - il potenziamento del collegamento fra le linee FR1 e FR5 (tratto Ponte Galeria - Maccarese);
  - la chiusura della Gronda Ferroviaria Nord e Sud;
- Metro: realizzazione del corridoio della mobilità tra Acilia e l'Aeroporto di Fiumicino (linea metropolitana o Light Rail), con estensione della linea metropolitana Roma-Lido sino all'Aeroporto. Tale collegamento è in grado di potenziare l'intermodalità a favore del sistema di trasporto urbano;
- Light Rail: si prevede la realizzazione del tracciato prima fase del sistema di mobilità interna al sedime aeroportuale di tipo Light Rail.

Gli interventi previsti configureranno un sistema basato su tre direttrici di connessione, corrispondenti alle linee FR1 e FR5 e alla Roma-Lido, fra l'Aeroporto e le principali stazioni romane (Ostiense, Termini e Tiburtina AV). Questi nodi consentiranno, con potenziamenti,

l'interscambio diretto verso la rete ferroviaria (ordinaria e AV) e metropolitana. Il network consentirà di accedere, entro i 60 minuti e con un solo interscambio, ai principali nodi urbani, rappresentando lungo le direttrici ferroviarie un'alternativa più efficiente del trasporto privato.

Nello scenario del breve medio-termine, gli interventi prioritari per il potenziamento dell'accessibilità su gomma sono individuabili in:

- potenziamento della A91(Roma-Fiumicino) con l'aggiunta di due corsie complanari per un totale di 5 corsie per direzione di marcia;
- bypass parallelo al GRA, che connetta la A91 con la SS148 Pontina, evitando il transito sulla A90 e la nuova SS148 Pontina (Sistema Intermodale integrato Roma Latina);
- potenziamento di via della Scafa.

Gli interventi previsti sulla rete viaria, nel bacino che insiste su Fiumicino, rappresentano un aumento di capacità e di riconnessione in grado di migliorare le relazioni fra lo scalo ed il nodo di Roma, con ricadute positive anche sull'area Pontina e del litorale del Nord Lazio. In particolare, l'introduzione di un accesso all'aeroporto da Nord (bypass Aurelia - A12) e del raccordo A12 - Pontina (da Sud) potranno determinare un'articolazione lungo due direttrici dei flussi aeroportuali, ora gravanti per la massima parte sulla A91 Roma - Fiumicino. La presenza di tre corridoi d'accesso avrà l'effetto di ripartizione, riducendo la congestione sulla tratta della A91 e del GRA, nelle tratte critiche comprese fra lo svincolo Aurelia, lo svincolo Fiumicino e quello della Pontina.

#### 4.2 PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

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.

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

evidenza, 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 rendere 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, infine, 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’ammodernamento 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.

#### 4.3 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

La Regione Lazio è chiamata a pianificare i trasporti a servizio del proprio territorio e a individuare gli interventi infrastrutturali e le azioni prioritarie necessarie a configurare un sistema coordinato di trasporti funzionale alle previsioni di sviluppo socio-economico e di riequilibrio territoriale della regione.

La Regione Lazio ha quindi il compito di adottare e aggiornare il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), inteso a realizzare l’integrazione tra le varie modalità, favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale. Costituiscono parte integrante del PRT i piani regionali settoriali relativi al trasporto aereo, lacuale, fluviale, marittimo e delle merci. Il Piano

comprensivo dei piani settoriali è stato denominato Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL).

Il PRMTL 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 sé 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.

A luglio 2014 sono state concluse le due fasi preliminari alla stesura del Piano, di studio e messa a punto degli obiettivi, ed elaborati due documenti:

- P1 "Quadro Conoscitivo preliminare alla stesura del PRMTL",
- P2 "Scenari e Visione preliminari alla stesura del PRMTL" (corredato dalla Tavola A "Scenario Infrastrutturale Attuale preliminare alla stesura del PRMTL", Tavola B "Scenario Infrastrutturale Do Minimum preliminare alla stesura del PRMTL" e Tavola C "Scenario Infrastrutturale Do Everything preliminare alla stesura del PRMTL").

Tali documenti sono stati adottati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 398 del 27 giugno 2014 e successivamente aggiornati con DGR n. 461 del 15 luglio 2014.

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 della rete 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 il completamento delle azioni previste nel Piano Regionale dell'Infomobilità.

I corridoi del trasporto pubblico servono ad integrare le reti del ferro dove queste sono carenti, a costituire linee di adduzione ai nodi di scambio, a fornire percorsi preferenziali ai servizi di trasporto pubblico extra-urbani. Essi possono inoltre dare un valido contributo a stabilire delle relazioni più strette fra i diversi sub-sistemi provinciali, a migliorare l'accessibilità ai poli funzionali locali, ovvero ad incentivare uno sviluppo decentrato dell'area metropolitana rispetto a quello monocentrico di Roma. I corridoi sono previsti in tre settori nord-est, sud-est e sud-ovest, dove maggiori sono le esigenze di fornire servizi ad alta capacità e ad alta qualità per attrarre un'utenza numerosa e crescente.

Per quanto attiene al settore sud-ovest, all'interno del quale è ubicato l'Aeroporto di Fiumicino Roma, è previsto lo sviluppo di un corridoio del trasporto pubblico tra il centro di Fiumicino con Ostia (linea Roma - Lido) e la Fiera di Roma (FR1), così come individuato dal PTPG di Roma.

- 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.

Tra questi, per quanto riguarda lo scenario "do everything", ossia quello all'interno del quale sono inseriti gli interventi solo proposti o ancora da consolidare, quelli interessanti l'ambito indagato circostante l'Aeroporto di Fiumicino Roma risultano essere:

- Potenziamento tecnologico del nodo di Roma e realizzazione della Gronda Mercati (Cintura Nord e Cintura Sud)
- Potenziamento della FR1 fra Fara Sabina/Montelibretti e Fiumicino Aeroporto con adeguamento infrastrutturale e tecnologico nel tratto fra Tuscolana e Ostiense e nel tratto fra Ponte Galeria e l'aeroporto di Fiumicino

- Sistema stradale

Lo scenario *do minimum* ha tra le opere l'adeguamento della Pontina tra Roma e Latina (A12), 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. Fra gli interventi quello più impegnativo è la realizzazione dell'autostrada tra Roma e Latina e la correlata bretella autostradale di collegamento Cisterna – Valmontone.

Lo scenario *do everything* prevede alcuni adeguamenti di strade trasversali e nuove realizzazioni di cui alcune particolarmente critiche nell'area romana. Relativamente all'area circostante l'Aeroporto di Fiumicino si può citare la bretella di collegamento A12 – A24 a sud del GRA.

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 Commercality, 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.

Il Piano Mobilità Lazio fa riferimento all'emanazione nel 2013 dell'atto d'indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale attraverso il quale si pongono le basi per un riordino organico degli scali italiani, sotto il profilo infrastrutturale, dei servizi e delle gestioni. Con riferimento a Roma Fiumicino, i contenuti dell'atto di indirizzo sono in linea con quanto previsto nel piano di sviluppo degli aeroporti che ricadono sul territorio regionale, predisposto da ENAC, d'intesa con Aeroporti di Roma.

I piani di sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci" prevedono il raddoppio dello scalo per far fronte ad un futuro aumento della domanda.

Il progetto, chiamato "Fiumicino Nord" o "Fiumicino Due", il cui completamento complessivo è previsto per il 2044, è costituito dalla costruzione di una seconda aerostazione e di due nuove piste di atterraggio. Nel medio termine è previsto il completamento di una nuova pista di volo, il potenziamento dei piazzali di sosta aeromobili e del sistema aerostazioni. Il collegamento dei due impianti (il vecchio ed il nuovo) sarà garantito da un people mover.

In dettaglio lo sviluppo a Nord individua:

- Nuovi Terminal,
- 100 uscite di imbarco,
- 2 nuove piste di volo,
- 170 nuove piazzole di soste per aeromobili,
- un nuovo sistema di vie di rullaggio per consentire un agevole deflusso degli aerei,
- nuove centrali tecnologiche tali da garantire una consistente aliquota di autoprodotto del fabbisogno di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili e non,
- una nuova stazione ferroviaria per il collegamento diretto con il centro di Roma ed una stazione di people mover automatico per agevolare il collegamento con i Terminal esistenti
- un nuovo sistema di strutture ricettive, terziarie, servizi e parcheggi.

- 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 croceristica, visti gli sviluppi infrastrutturali già in corso di opera ad oggi. Per il comparto merci, gli obiettivi sono di incrementare il traffico container, 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

Per rafforzare il ruolo del sistema 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.

○ Sistemi urbani

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 CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA MIT E RFI

Posto che a partire dall'anno 2012, le attività manutentive, ed i relativi stanziamenti, sono disciplinati dal Contratto di Programma – Parte Servizi 2012-2014, il Contratto di Programma – Parte Investimenti 2012-2016, sottoscritto in data 8 agosto 2014, riguarda la disciplina dei rapporti tra lo Stato e Gestore esclusivamente per:

- la realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e per l'upgrading dei livelli, di sicurezza al fine di ottemperare ad innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall'evoluzione tecnologica;
- le modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare le risorse disponibili per l'esecuzione di tali attività.

Sono oggetto del Contratto i programmi e i progetti elencati nella Tabella A "Portafoglio investimenti in corso e programmatici" e nella Tabella C "Partecipazioni" limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria, e nella Tabella B "Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali", sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento.

In particolare, la Tabella A si compone di due sezioni distinte:

- opere in corso, dotate di integrale copertura finanziaria,
- opere programmatiche, con relativa pianificazione di massima dei fabbisogni al fine di rappresentare le future occorrenze finanziarie da reperire.

Gli investimenti ricompresi in Tabella A sono distinti in classi così articolate:

- manutenzione straordinaria,
- sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge,
- tecnologie per la circolazione e l'efficientamento,
- proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia,
- potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale/alta capacità, ivi compreso il potenziamento degli impianti di stazione, degli impianti merci, nonché delle infrastrutture ferroviarie a servizio dei porti e aeroporti,
- sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino - Milano – Napoli.

Gli investimenti ricompresi nella Tabella B riguardano i progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi, mentre quelli elencati in Tabella C riguardano le opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente in quanto affidate a Società di scopo alle quali trasferisce,

direttamente ed indirettamente, le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate dal presente atto.

Nello specifico, per quanto attiene al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a servizio degli aeroporti, la Relazione informativa al Contratto di Programma afferma che «*gli interventi prioritari, inseriti in termini programmatici nel presente Contratto, riguardano il miglioramento dell'accessibilità ai terminal, anche mediante nuove fermate e nuovi collegamenti e/o miglioramento dei collegamenti esistenti, con particolare riferimento agli aeroporti core a maggiore frequentazione (es. Venezia, Fiumicino, Genova, Bergamo, Catania)*».

Con particolare riferimento al nodo di Roma, la tabella A04 "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale/alta capacità" riporta tra gli interventi la "Realizzazione gronda merci di Roma (Cintura Nord e Sud)", classificata come opera programmatica.

### 5.2 PIANO PLURIENNALE DELLA VIABILITÀ ANAS S.P.A. 2003-2012

I contenuti e gli obiettivi del Piano Pluriennale sono stati definiti nella Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° agosto 2003, emessa ai sensi dell'art. 4 della Convenzione di Concessione tra il MIT e l'ANAS.

Gli indirizzi del Ministero ed il quadro della programmazione pregressa definiscono un sistema articolato di necessità di adeguamento e potenziamento del sistema stradale nazionale.

Tali necessità di intervento sono state articolate in quattro principali macro-categorie:

- Interventi di interesse nazionale o interregionale,
- Interventi di ambito regionale,
- Interventi sulla rete autostradale in concessione,
- Interventi per la sicurezza e la manutenzione straordinaria della rete.

L'analisi del sistema viario nazionale ha in primo luogo evidenziato la necessità di adeguamento del sistema delle principali direttrici e corridoi nazionali, ad integrazione e completamento di quanto già previsto nella delibera CIPE sulle opere strategiche di interesse nazionale.

In riferimento all'ambito territoriale del presente Studio, tra gli interventi previsti dal Piano Pluriennale si possono citare:

- Corridoio Tirrenico – SS 1 Aurelia,
- Grande Raccordo Anulare,
- Autostrada Roma – Aeroporto di Fiumicino: realizzazione della viabilità accessoria nel tratto compreso tra la nuova fiera di Roma ed il litorale romano – Lotto 2°.

In particolare per quest'ultimo intervento, ANAS prevede il completamento della viabilità accessoria all'autostrada di Fiumicino nel tratto ricadente nel comune omonimo e compreso tra la Fiera di Roma ed il litorale tirrenico incluso il raccordo al nuovo porto commerciale di Fiumicino ed il superamento dell'area archeologica dei porti di Claudio e Traiano.

### **5.3 PROTOCOLLO DI INTESA PER IL POTENZIAMENTO DELLA STAZIONE FERROVIARIA DI FIUMICINO AEROPORTO**

Il Protocollo di intesa, sottoscritto il 15 dicembre 2016 tra Aeroporti di Roma e RFI, ha come oggetto la definizione degli impegni che le Parti assumono per l'individuazione degli interventi necessari al potenziamento del trasporto su ferro ed in particolare collegati al potenziamento della stazione ferroviaria di Fiumicino Aeroporto.

Allo scopo le Parti si impegnano nella istituzione di un gruppo di lavoro che dovrà, entro sei mesi dalla stipula di detto protocollo:

- sviluppare la soluzione di riferimento per il potenziamento dei servizi ferroviari di accesso all'Aeroporto di Fiumicino<sup>13</sup>, già analizzata dal punto di vista ferroviario, comprensiva di tutti gli interventi relativi alla connessione ed inserimento della stazione nel contesto aeroportuale;
- definire tempi e costi degli interventi individuati;
- definire il programma di attuazione degli interventi e le ricadute sull'esercizio ferroviario e sulle altre attività aeroportuali, con l'obiettivo di minimizzare gli impatti su tali attività;
- analizzare altre azioni congiunte funzionali al potenziamento di breve-medio periodo dei servizi ferroviari di accesso all'Aeroporto.

<sup>13</sup> La soluzione di riferimento prevede il potenziamento dei Terminal con l'aggiunta di due nuovi binari esterni alla stazione esistente per minimizzare l'impatto sulla viabilità principale di accesso e di uscita allo scalo attualmente affiancata alla linea ferroviaria.

## 6 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

### 6.1 VINCOLI PAESAGGISTICI E CULTURALI

Il 1 maggio 2004 è entrato in vigore il Codice dei beni culturali e del paesaggio mediante emanazione del D.lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e successive modifiche ed integrazioni.

Il Codice, che rappresenta il principale riferimento normativo in materia di beni culturali, nasce come strumento per la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici.

I primi sono costituiti da cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà.

I beni paesaggistici sono costituiti dagli immobili e dalle aree indicati all'articolo 134, costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.

Per una completa analisi del territorio indagato ai fini della individuazione di ulteriori beni di interesse culturale, è stata inoltre presa visione dei beni del patrimonio monumentale appartenente alla "Carta del Rischio".

Tale strumento, 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.

Pertanto, ai fini della individuazione e localizzazione dei beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, delle Zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. m del medesimo Decreto e dei Beni del Patrimonio monumentale sono state consultate le seguenti fonti:

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

Tutti gli elementi identificati dalla documentazione consultata sono rappresentati nell'elaborato cartografico "Carta dei beni culturali e vincolo archeologico", allegato alla presente relazione (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0108-0).

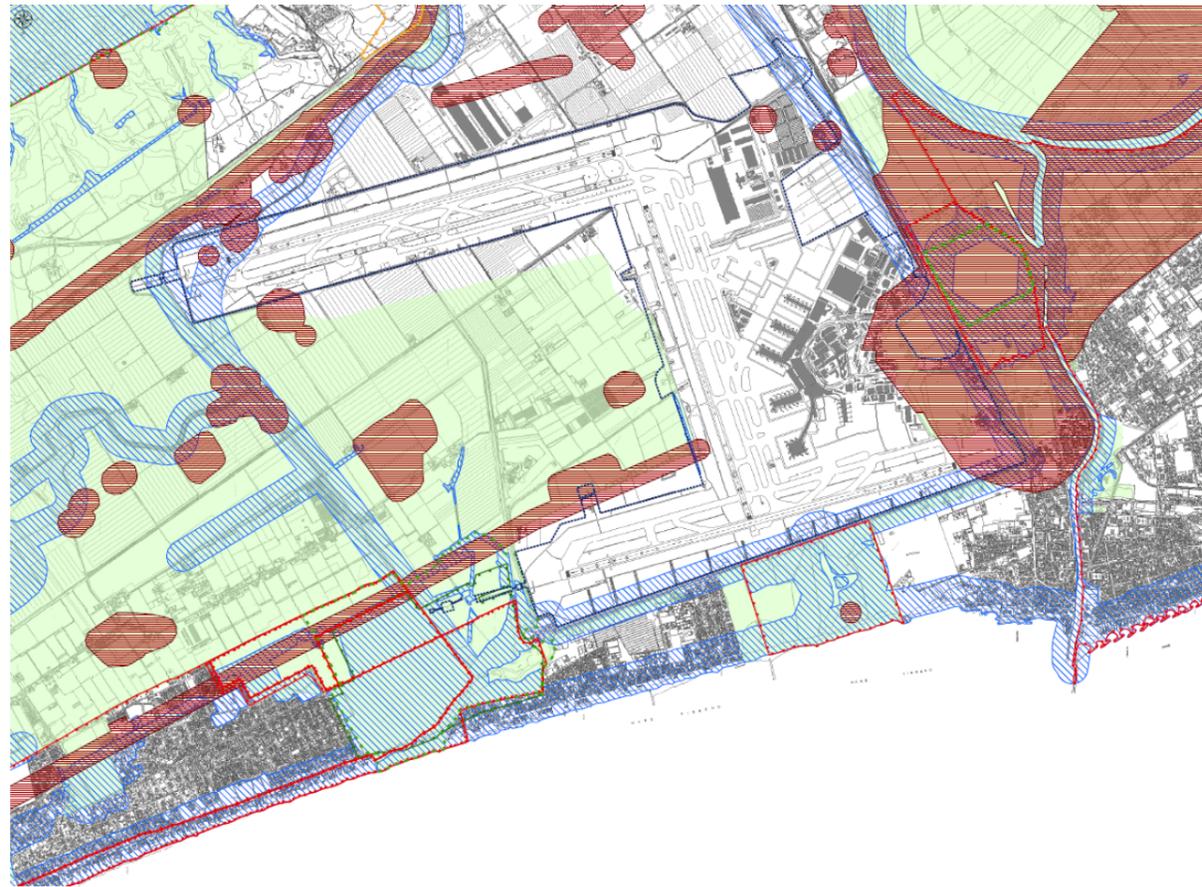
Per quanto concerne l'individuazione di tutti i Beni paesaggistici ai sensi dell'art. 134 del D.lgs. 42/2004 e smi, comprensivi anche delle Zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. m del citato Decreto si fa riferimento alla tavola B "Beni paesaggistici" del PTPR allegata allo Studio e denominato "PTPR - Beni paesaggistici (TAVOLA B)", rimandandone l'analisi al relativo paragrafo.

L'insieme di tutti i beni culturali e paesaggistici così individuati, unitamente alle aree di interesse ambientale, sono altresì rappresentati nell'elaborato "Carta dei vincoli e delle tutele" allegato alla presente relazione (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0110-0) e rappresentati in Figura 6-1.

Osservando i citati elaborati cartografici per quanto concerne l'ambito territoriale all'interno del quale è sito l'Aeroporto di Fiumicino Roma, emerge la presenza sia di Beni culturali ai sensi della parte Seconda del D.lgs. 42/2004 e smi, sia di Beni paesaggistici ai sensi della parte Terza del medesimo Decreto, sia di Beni appartenenti al Patrimonio monumentale.

Per i Beni Culturali l'art. 21 del D.lgs. 42/2004 e smi stabilisce che l'esecuzione di opere e lavori di qualunque genere su tali beni, tra cui la demolizione anche con successiva ricostituzione, lo spostamento, anche temporaneo, lo smembramento di collezioni, serie e raccolte, lo scarto dei documenti degli archivi pubblici e degli archivi privati di interesse culturale, nonché lo scarto di materiale bibliografico delle biblioteche pubbliche e delle biblioteche private di interesse culturale, il trasferimento ad altre persone giuridiche di complessi organici di documentazione di archivi pubblici e di quelli privati di interesse culturale, è subordinata ad autorizzazione del Ministero ai sensi dell'art. 21 del citato Codice.

Ai sensi dell'art. 146 del Codice, i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurre modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione. Tali soggetti hanno l'obbligo di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione.

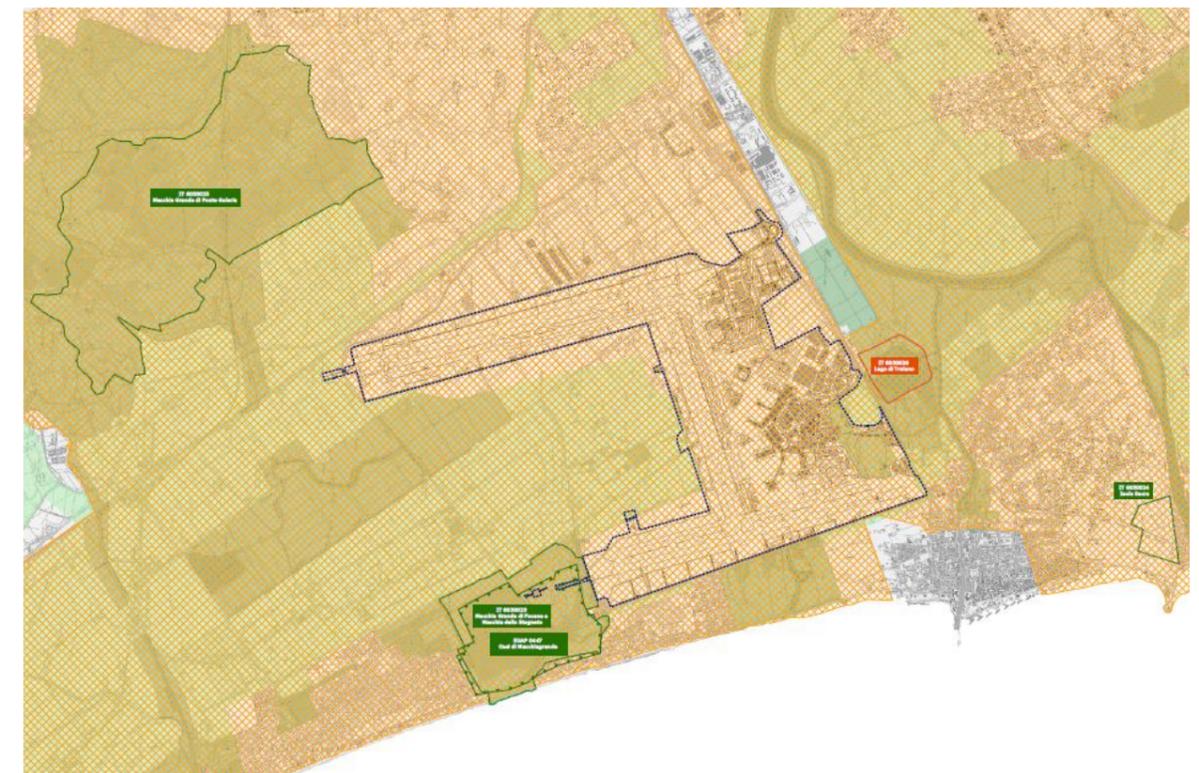


-  Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004 escluse lett. m e f.  
La campitura comprende i beni tutelati dalla legge ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettere:  
a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;  
b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;  
c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;  
g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del D.Lgs. 18 maggio 2001, n. 227.
-  Aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. - Istituiti con DM
-  Aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. - Proposta della Commissione Provinciale
-  Beni culturali ai sensi dell'art. 10 ed aree tutelate ai sensi dell'art. 142 comma 1 let. m) Zone di interesse archeologico del D.Lgs. 42/2004 ed s.m.i.
-  Rete Natura 2000
-  Aree naturali protette: Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (Zona 1 e 2) e i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonchè i territori di protezione esterna dei parchi tutelati ai sensi dell'art. 142 comma 1 let. f) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.
-  Altre aree naturali protette, EUAP "Oasi di Macchiagrande" (Cod. 0447), L. n. 394 del 6 dicembre 1991

**Figura 6-1 Carta dei vincoli e delle tutele**

**6.2 RISERVA NATURALE STATALE DEL LITORALE ROMANO**

Analizzando l'elaborato cartografico "Carta delle aree naturali protette" allegato alla presente relazione (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0109-0), di cui se ne riporta stralcio in Figura 6-2, per quanto concerne le Aree protette ai sensi della L. n. 394 del 6 dicembre 1991 si osserva nell'ambito del contesto territoriale all'interno del quale è sito l'Aeroporto di Fiumicino la presenza dell'ampia Riserva Naturale Statale del Litorale Romano (EUAP0086) e dell'Oasi di Macchiagrande (EUAP0447) facente parte della Riserva stessa.



- |   |  |
|---|--|
| <b>Rete Natura 2000</b>   | <b>Riserva Naturale Statale del Litorale Romano</b>  |
|  Zone a Protezione Speciale (ZPS)    |  Zona 1                                   |
|  Siti di Interesse Comunitario (SIC) |  Zona 2                                   |
| <b>Important Bird Areas (IBA)</b>   | <b>Altre aree naturali protette</b>  |
|  IBA "Litorale Romano" (Cod. 117)    |  EUAP "Oasi di Macchiagrande" (Cod. 0447) |

**Figura 6-2 Carta delle aree naturali protette**

Nello specifico della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, essa è stata istituita ai sensi della Legge 394/91 con DM Ambiente 29/03/1996 al fine di perseguire le seguenti finalità:

- a. la conservazione delle caratteristiche ecologiche, floro-vegetazionali, faunistiche ed idro-geo-morfologiche;
- b. il restauro ambientale degli ecosistemi degradati;
- c. la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, monumentale e culturale, anche con riferimento al patrimonio storico-architettonico di edilizia rurale minore;
- d. la tutela dei valori paesistici;
- e. la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio agricolo dell'area, promuovendo anche forme di ricerca finalizzate alla realizzazione di un sistema produttivo agro-ambientale a basso impatto;
- f. la promozione delle attività compatibili con la conservazione delle risorse naturali, con particolare riferimento all'agricoltura e al turismo naturalistico;
- g. la realizzazione di programmi di studio e di ricerca scientifica, con particolare riferimento ai caratteri peculiari del territorio;
- h. la realizzazione di programmi di educazione ambientale.

La Riserva si estende nei Comuni di Roma e Fiumicino e la gestione è affidata ad entrambi i Comuni, ciascuna per il proprio territorio di competenza.

In seguito alla stipula delle convenzioni tra Ministero dell'Ambiente e Comune di Roma (febbraio 1997) e Comune di Fiumicino (aprile 1997) e lo stanziamento di fondi, i due Comuni hanno elaborato il piano di gestione ed il relativo regolamento attuativo, che "garantisce una gestione del territorio volta ad armonizzare le esigenze di tutela con quelle di sviluppo socio-economico ..." (art. 10 DM 29/3/1996).

Per la propria porzione di territorio di competenza, il Comune di Roma ha elaborato un Piano di Gestione, approvato con delibera del C.C. n. 181 del 11/10/2004, e presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Il Comune di Fiumicino ha affidato gli studi preliminari e il piano ad un gruppo di esperti.

Lo stato della procedura di VAS, avviata il 15 luglio 2015, per il Piano di Gestione, ad oggi risulta in attesa del Piano e del Rapporto Ambientale e pertanto l'iter approvativo non risulta ancora concluso.

Nell'ambito della Riserva, il Decreto istitutivo individua le seguenti aree:

- aree tipo 1 caratterizzate da ambienti di rilevante interesse naturalistico, paesaggistico e culturale con limitato o inesistente grado di antropizzazione;

- aree tipo 2 caratterizzate prevalentemente da ambienti agricoli a maggiore grado di antropizzazione con funzioni di interconnessione territoriale e naturalistica delle aree di tipo 1 ovvero, destinate al recupero territoriale, ambientale e paesaggistico.

A tal proposito si specifica che, con DM Ambiente n. 311 del 24/10/2013, è stata decretata la nuova perimetrazione della Riserva che sostituisce integralmente la precedente di cui al DM 29/03/1996.

In generale, fino all'entrata in vigore del piano di gestione, nel territorio della riserva sono vietati:

- a) la cattura, l'uccisione il danneggiamento, il disturbo della fauna selvatica, la raccolta ed il danneggiamento delle specie vegetali e selvatiche, con l'esclusione delle specie eduli e nel rispetto delle vigenti normative e degli usi e consuetudini locali, nonché l'introduzione di specie estranee, vegetali o animali, che possono alterare l'equilibrio naturale, ad eccezione di quanto eseguito per fini di ricerca e di studio previa autorizzazione dell'organismo di gestione della riserva;
- b) il taglio dei boschi e la manomissione della macchia mediterranea ad eccezione di interventi necessari a prevenire gli incendi, i danni alla pubblica incolumità e quelli strettamente indispensabili a garantire la conservazione del patrimonio storico-archeologico e naturale, se autorizzati;
- c) l'apertura e l'esercizio di nuove cave o la riattivazione di quelle dismesse, nonché il prelievo di inerti dagli alvei dei corsi d'acqua;
- d) ogni forma di discarica di rifiuti solidi e liquidi;
- e) la raccolta ed il danneggiamento di materiale archeologico, paleoetnologico, paleontologico;
- f) l'apposizione di nuova cartellonistica pubblicitaria, nonché il rinnovo delle relative concessioni esistenti, al di fuori dei centri urbani;
- g) il pascolo all'interno delle aree boschive, nelle fasce di vegetazione dunale e ripariale;
- h) ogni alterazione della vegetazione ripariale e delle caratteristiche ambiente dei tratti interni dei corsi d'acqua, ad eccezione degli interventi necessari per la tutela della pubblica incolumità, nonché delle attività di riqualificazione ambientale, se autorizzate dall'organismo di gestione;
- i) il campeggio al di fuori delle aree destinate a tale scopo ed appositamente attrezzate;
- j) la pesca nei tratti del Collettore generale delle acque alte, del Collettore generale delle acque basse, del fosso dei Tre Denari, del fosso delle Pagliete e del fosso delle Cadute interni alla riserva.

Nelle aree di tipo 1 è altresì vietato:

- l'uso di fitofarmaci antiparassitari e pesticidi di prima e seconda categoria nell'esercizio dell'attività agricola;
  - accendere fuochi, con l'esclusione di limitati interventi di bruciatura dei residui di lavorazioni agricole che dovranno essere eseguiti ad almeno cento metri di distanza dalle aree boscate e dalla macchia;
  - qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione, con l'esclusione dei seguenti interventi che devono essere sottoposti all'autorizzazione dell'organismo di gestione della riserva:
    - interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria;
    - interventi di restauro conservativo e di risanamento igienico-edilizio e di ristrutturazione edilizia finalizzata al riuso di manufatti esistenti per attività compatibili con l'aspetto e la vocazione delle aree, così come definiti alle lettere a), b), c), d), dell'art. 31 della legge n. 457/1978;
    - interventi miranti al recupero ambientale ed alla conservazione della qualità naturalistica delle aree e dei beni culturali ed ambientali.
- IT6030023 Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto,
  - IT6030024 Isola Sacra,
  - IT6030025 Macchia Grande di Ponte Galeria,
  - IT6030027 Castel Porziano (fascia costiera),
  - IT6030028 Castel Porziano (querreti igrofili),
  - IT6030053 Sughereta di Castel di Decima,
  - ZPS
    - IT6030026 Lago di Traiano,
    - IT6030084 Castel Porziano (Tenuta presidenziale).

Nelle aree di tipo 2 gli interventi di trasformazione e di ulteriore urbanizzazione sono soggetti ad autorizzazione come previsto dall'art. 8 del decreto.

### 6.3 LE ALTRE AREE DI INTERESSE AMBIENTALE

Oltre alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, il territorio all'interno del quale è ubicato l'Aeroporto di Fiumicino Roma si caratterizza per la presenza di un discreto numero di aree di interesse naturale come riportate nella "Carta delle aree naturali protette" allegato alla presente relazione (Cod. 0A855T0000SITEF00QUPRM00000DAMB0109-0) e rappresentate in Figura 6-2.

Di queste, le aree protette che rivestono particolare rilevanza ambientale sono i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS), appartenenti alla Rete Natura2000, destinate alla tutela della biodiversità in attuazione della Direttiva Habitat (92/43/CEE) relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali e della flora e fauna selvatiche e della Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE).

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende infatti garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2). Soggetti privati possono essere proprietari dei siti Natura 2000, assicurandone una gestione sostenibile sia dal punto di vista ecologico che economico.

Nel territorio circostante l'Aeroporto di Fiumicino Roma sono stati individuati i seguenti SIC e ZPS:

- SIC

Pressoché tutto l'ambito territoriale indagato risulta infine appartenere alla IBA 117 "Litorale Romano".

Le IBA (Important Bird Areas), zone di grande interesse per la conservazione degli uccelli selvatici, sono individuate in tutto il mondo sulla base di criteri ornitologici applicabili su larga scala, da parte di associazioni non governative che fanno parte di BirdLife International. In Italia l'inventario delle IBA è stato redatto dalla LIPU che opera per la protezione dell'avifauna nel territorio nazionale.

Le IBA vengono individuate essenzialmente in base al fatto che ospitano una frazione significativa delle popolazioni di specie rare o minacciate oppure che ospitano eccezionali concentrazioni di uccelli di altre specie.

Il primo programma IBA nasce nel 1981 da un incarico dato dalla Commissione Europea all'ICBP (International Council for Bird Preservation), predecessore di BirdLife International, per l'individuazione delle aree prioritarie per la conservazione dell'avifauna in Europa in vista dell'applicazione della Direttiva "Uccelli". Il progetto IBA europeo è stato concepito sin dalle sue fasi iniziali come metodo oggettivo e scientifico che potesse supplire alla mancanza di uno strumento tecnico universalmente riconosciuto per l'individuazione dei siti meritevoli di essere designati come ZPS.

Le IBA risultano quindi un riferimento tecnico per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di ZPS ed il progressivo completamento di questa parte della Rete Natura 2000.

Stante tali considerazioni, per quanto concerne la IBA 117 Litorale Romano, si specifica che al suo interno sono state identificate le già menzionate ZPS IT6030026 Lago di Traiano e IT6030084 Castel Porziano (Tenuta presidenziale).

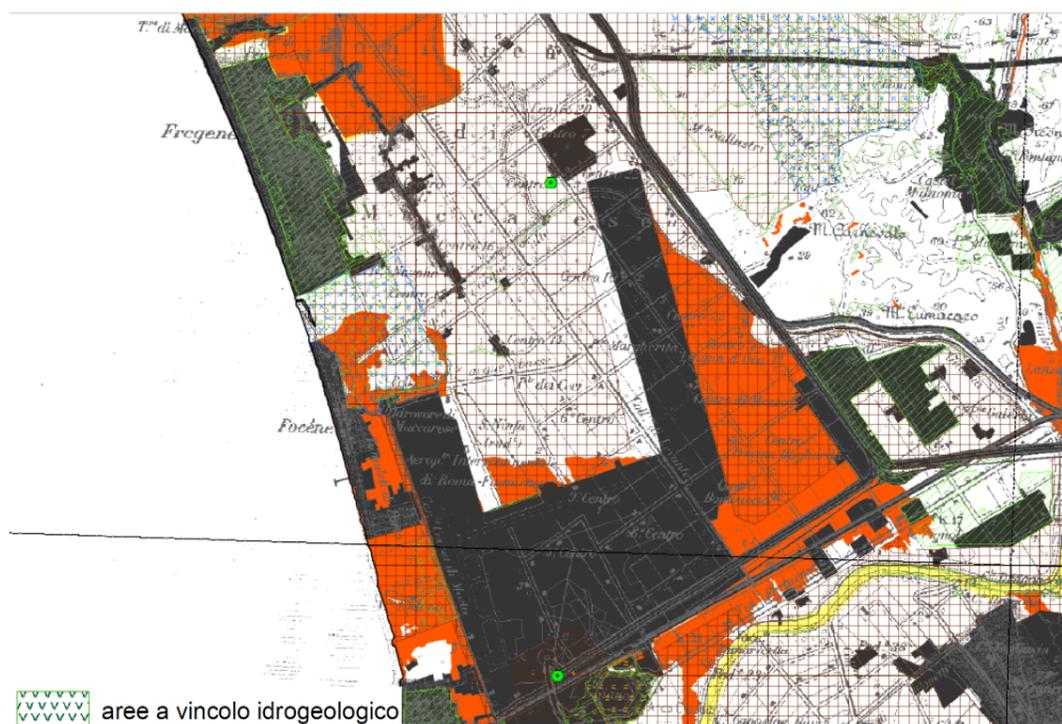
In ultimo, non si ravvisa la presenza di Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971 nell'ambito del contesto territoriale all'interno del quale è sito l'Aeroporto di Fiumicino Roma.

#### 6.4 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Il Regio Decreto Legge del 30 dicembre 1923 n. 3267, conosciuto come “Legge Forestale” ed il suo Regolamento di applicazione ed esecuzione R.D. n. 1126 del 16 maggio 1926, conosciuto come “Regolamento Forestale”, stabilisce che sono sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con la natura del terreno possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque. Per proteggere il territorio e prevenire pericolosi eventi e situazioni calamitose quali alluvioni, frane e movimenti di terreno, sono state introdotte norme, divieti e sanzioni.

Con riferimento a tale normativa, ogni movimento di terreno diretto a trasformare i boschi in altre qualità di coltura ed i terreni saldi in terreni soggetti a periodica lavorazione (o che, comunque, comportino modifiche all’uso del suolo del terreno vincolato e alla morfologia), sono subordinati ad autorizzazione, corredata della idonea documentazione al Sindaco del Comune territorialmente competente.

Nel caso specifico, per quanto attiene all’Aeroporto di Fiumicino Roma, osservando lo stralcio di Tavola dei vincoli contenuta nel Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE) del Lazio (cfr. Figura 6-3) emerge che l’intero contesto territoriale all’interno del quale l’infrastruttura oggetto del presente SIA è ubicata non è gravato da tale tipologia di vincolo.



**Figura 6-3 Stralcio tavola dei Vincoli del PRAE Lazio**