Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" FIUMICINO - ROMA

MASTERPLAN AL 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

SEZIONE 2

Relazione

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE	IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Davide Canuti Ord. Ingg. MILANO n. 21033	Ing. Andrea Tanzi Ord. Ingg. PARMA n. 1154	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	WBS tipologia	WBS progressivo	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.		
0A855T	0000	SITE	F01		QUPRM		00000	R	AMB	1101	-0		•

SCALA:

RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI	RESPONSABILE UNITA':	SUPPORTO SPECIALISTICO:
Arch. Maurizio Martignago		iRide

REDATTO:		VERIFICATO:	

REVISIONE	
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

1 IL MASTERPLAN FASE 1 E LE OPERE IN PROGETTO 4
2 SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO 8
2.1 SINTESI DELLA PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE 8
2.2 SINTESI DELLA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE TRASPORTI 8
2.3 SINTESI DELLA PIANIFICAZIONE SEPARATA – SETTORE AMBIENTE 9
2.4 SINTESI DEI VINCOLI E DELLA DISCIPLINA DI TUTELA 9
3 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 11
3.1 I RAPPORTI DI COERENZA 11
3.1.1 Rapporti di coerenza con la pianificazione ordinaria generale 11
3.1.2 Rapporti di coerenza con la pianificazione ordinaria settore trasporti 11
3.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE 12
3.2.1 Piano Territoriale Provinciale Generale 12
3.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino 16
3.2.3 Piano Regolatore Generale di Roma Capitale 17
3.3 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON IL SISTEMA DEI VINCOLI E LA DISCIPLINA DI TUTELA 18
3.3.1 Beni paesaggistici e pianificazione territoriale paesistica (PTP e PTPR). 18
3.3.2 Beni culturali e di interesse archeologico 28
3.3.3 Riserva Naturale Statale del Litorale Romano 28
3.3.4 Le altre aree di interesse ambientale 30
3.3.5 Vincolo idrogeologico 31
3.4 QUADRO DI SINTESI 31
3.4.1 Sintesi delle analisi di coerenza 31
3.4.2 Sintesi delle analisi di conformità 31

Elenco elaborati

Codice											Denominazione	Scala
0A855T	0000	SI	TE	F01	QUPRM	00000	D	AMB	1102	-0	PRG del Comune di Fiumicino – Zonizzazione	1:20.000
0A855T	0000	SI	TE	F01	QUPRM	00000	D	AMB	1103	-0	PRG Roma Capitale – “Sistemi e regole” e “Rete ecologica”	1:10.000
0A855T	0000	SI	TE	F01	QUPRM	00000	D	AMB	1104	-0	Carta dei beni culturali e vincolo archeologico	1:15.000
0A855T	0000	SI	TE	F01	QUPRM	00000	D	AMB	1105	-0	Carta delle aree naturali protette	1:25.000
0A855T	0000	SI	TE	F01	QUPRM	00000	D	AMB	1106	-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 IL MASTERPLAN FASE 1 E LE OPERE IN PROGETTO

Le opere e gli interventi relativi alla Fase 1 del Masterplan 2030 di Fiumicino possono essere articolati secondo le due seguenti principali categorie:

- *Opere aeroportuali*, intendendo con tale termine le opere che sono strettamente necessarie all'iniziativa progettuale, ossia funzionali a gestire il volume di traffico atteso allo scenario di progetto (2027)[1] e quelle connesse al loro funzionamento, quali ad esempio gli impianti di assistenza al volo o quelli di raccolta e trattamento delle acque meteoriche.
- *Opere complementari*, categoria all'interno della quale è riportato l'insieme delle opere necessarie e/o finalizzate alla realizzazione delle opere aeroportuali ed alla loro contestualizzazione, come, a titolo di esempio, la viabilità di riammaglio della rete interferita e le opere di inserimento ambientale.

Muovendo da tale categorizzazione e procedendo alla sistematizzazione delle opere ed interventi in relazione al loro primario ruolo funzionale, le Opere aeroportuali possono al loro interno essere articolate in "Opere principali", rappresentate dalle infrastrutture aeroportuali ed in "Opere connesse" e "Dotazione impiantistica" con riferimento alle principali opere ed impianti che si rendono necessari ai fini del funzionamento di dette infrastrutture aeroportuali e che presentano una particolare rilevanza ai fini dell'analisi ambientale del progetto.

Stante tale criterio, il quadro complessivo delle opere ed interventi previsti in Fase 1 del Masterplan di Fiumicino risulta così schematizzabile (cfr. Figura 1-1 e Figura 1-2).

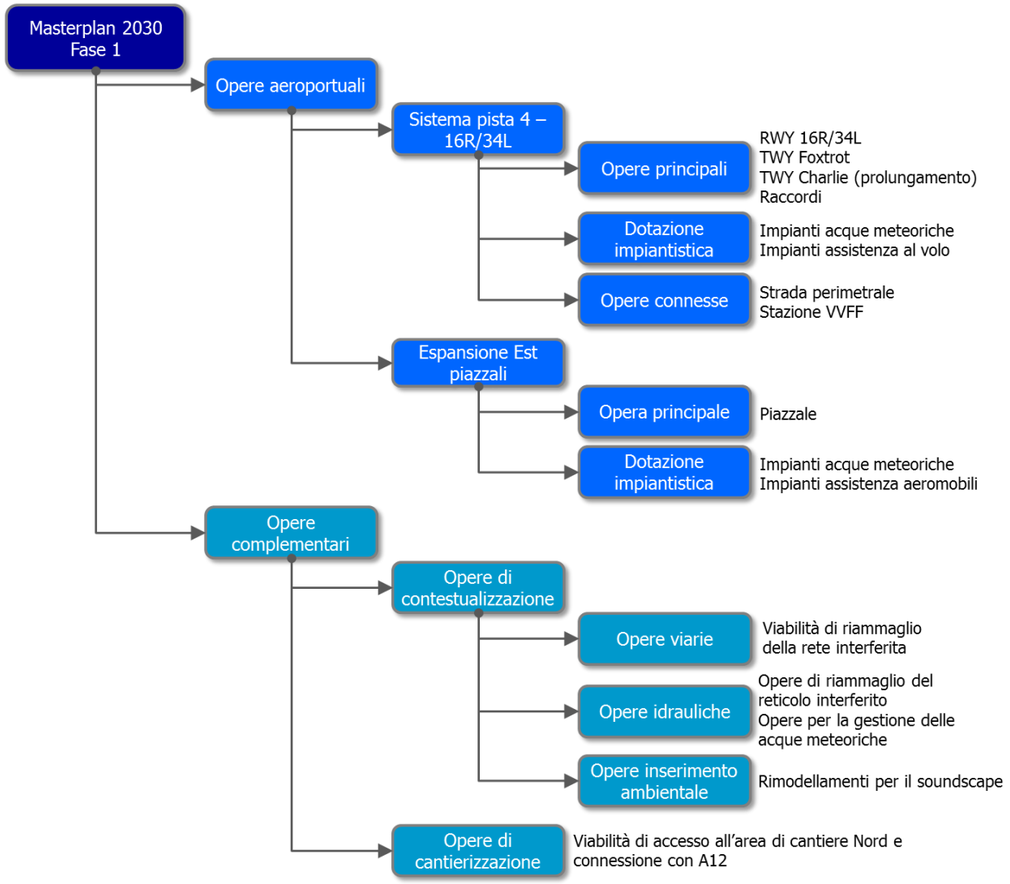


Figura 1-1 Fase 1 del Masterplan 2030: Opere ed interventi costitutivi

[1] Per quanto concerne la stima dei volumi di traffico aereo si rimanda al Quadro delle Motivazioni e delle Coerenze (Sezione 0)

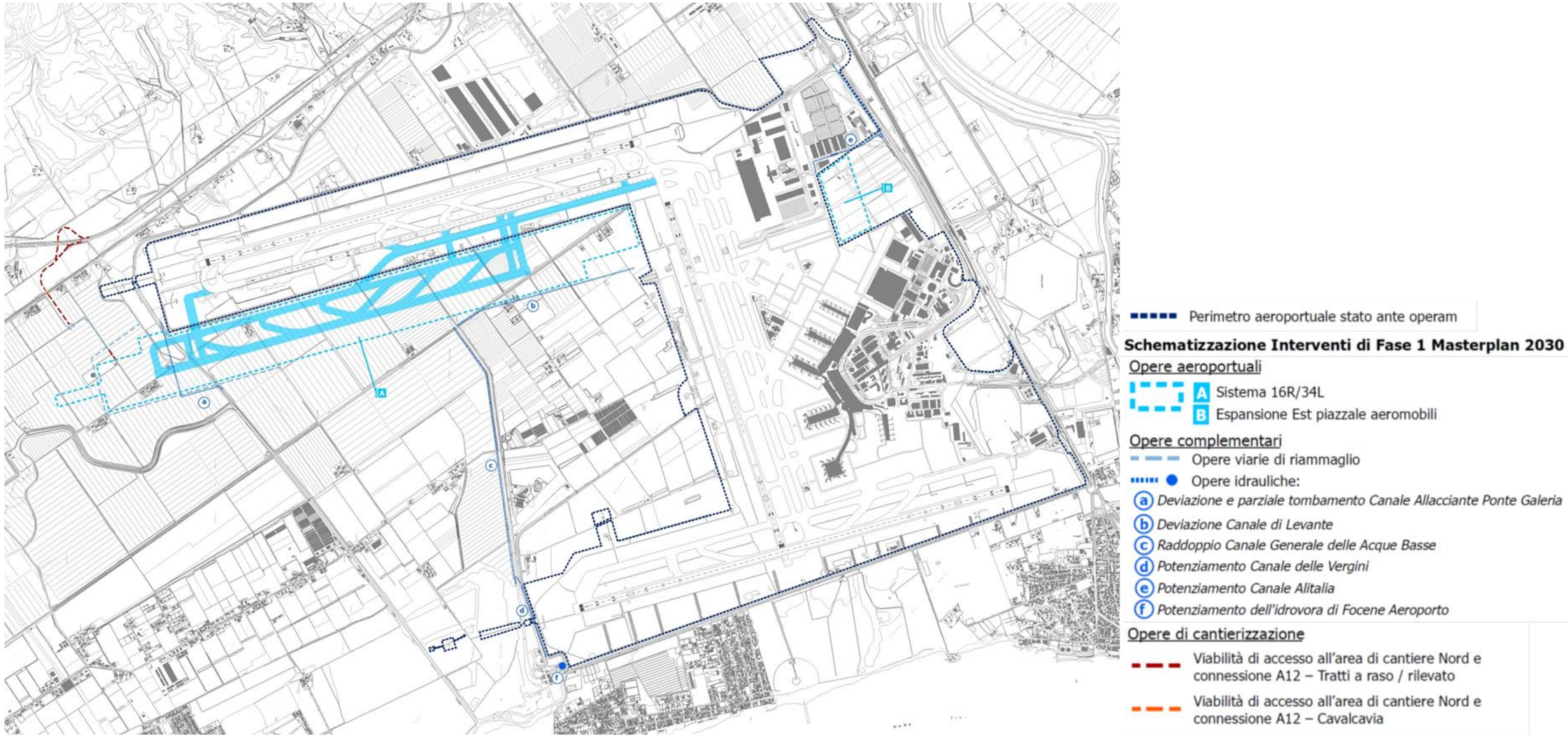


Figura 1-2 Fase 1 del Masterplan 2030: Schematizzazione delle opere ed interventi

Nello specifico, per quanto attiene alle Opere aeroportuali, queste risultano così articolate (cfr. Tabella 1-1).

Tabella 1-1 Opere aeroportuali

Categoria	*Sistemi/Opere*	*Opere*
Opere principali	Sistema nuova pista di volo (Pista 4 - 16R/34L)	• Pista di volo 16R/34L • Via di rullaggio Foxtrot a servizio della nuova pista di volo • Raccordi di collegamento tra le nuove piste di volo e via di rullaggio • Prolungamento della via di rullaggio Charlie e relativi raccordi
	Espansione Est piazzale aeromobili	• Piazzali • Raccordi
Dotazione impiantistica	Impianti di gestione delle acque meteoriche	• Rete di raccolta delle acque meteoriche ricadenti sulle aree verdi aeroportuali • Rete ed impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento delle infrastrutture di volo
	Impianti di assistenza al volo	• Apparati AVL (Aiuti Visivi Luminosi) • Radioassistenze
Opere connesse	Strada perimetrale e recinzione	• Sede stradale • Recinzione
	Stazione Vigili del Fuoco	• Edificio • Estensione piazzale esistente

Per quanto invece concerne le Opere complementari, stante le specifiche esigenze in sede di progettazione della cantierizzazione, queste possono essere distinte in due sottocategorie in ragione del loro essere finalizzate alla contestualizzazione delle opere aeroportuali o alla loro realizzazione; in tal senso è quindi possibile distinguere le “Opere complementari di contestualizzazione” ed in “Opere complementari di cantierizzazione”.

Sulla base di tale distinzione, le Opere complementari di contestualizzazione possono a loro volta essere articolate in ragione della loro tipologia in “Opere viarie”, “Opere idrauliche” ed “Opere di inserimento ambientale” (cfr. Tabella 1-2).

Tabella 1-2 Opere complementari di contestualizzazione

Categoria	*Sistemi/Opere*	*Opere*
Opere viarie	Viabilità di riammaglio della rete interferita	• Archi viari di riconnessione della viabilità interferita dal Sistema 16R/34L a Nord (Via dell’Ottobre, Viale del Fianello, Viale della Cornacchiara, Viale della Trigolana) ed a Sud (Viale di Campo Salino e Viale dell’Olivetello) dell’area di sua localizzazione
Opere idrauliche	Opere di riammaglio del reticolo interferito	• Deviazione e parziale tombamento Canale Allacciante Ponte Galeria • Deviazione Canale di Levante
	Opere di gestione delle acque meteoriche	• Raddoppio Canale Generale delle Acque Basse • Potenziamento Canale delle Vergini • Potenziamento dell’idrovora Focene Aeroporto • Potenziamento Canale Alitalia
Opere inserimento ambientale	Interventi antirumore	• Rimodellamenti “soundscape”

Infine, relativamente alle Opere complementari di cantierizzazione, oltre a quelle di prassi (aree e viabilità di cantiere), in ragione delle specificità del contesto di intervento e segnatamente della volontà di minimizzare l’interessamento della rete viaria locale da parte dei flussi di cantierizzazione, a queste si aggiunge la viabilità di accesso all’area di cantiere Nord. Stante quanto premesso, è possibile distinguere le opere di cantierizzazione in “Opere ordinarie”, intendo con tale termine quelle che di prassi accompagnano la fase di costruzione, ed in “Opere complementari di cantierizzazione”, costituite dalla nuova viabilità di accesso al cantiere Nord, avente per l’appunto la finalità di instradare i flussi di cantierizzazione direttamente sulla rete viaria primaria (cfr. Tabella 1-3).

Tabella 1-3 Opere di cantierizzazione

Categoria	*Sistemi/opere*	*Opere*
Opere di cantierizzazione	Opere ordinarie	• Aree Nord e Sud di supporto alla cantierizzazione • Area di supporto alla cantierizzazione Espansione piazzali • Piste di cantiere
	Opere complementari	• Viabilità di accesso al cantiere Nord • Connessione con A12

In tale sede si ritiene utile specificare che, nell'ambito del Masterplan 2030 di Fiumicino è previsto il cambio di denominazione delle piste di volo.

In tal senso, la nuova infrastruttura di volo (Pista 4) sarà denominata 16R/34L data la vicinanza con Pista 3 (16L/34R) mentre Pista 1 (attualmente 16R/34L) verrà ridenominata 17/35 (cfr. Figura 1-1).

Per semplicità espositiva, nell'ambito del presente Quadro Programmatico, qualora sia necessario far riferimento alle infrastrutture di volo, sarà presa in considerazione la denominazione di progetto secondo lo schema che segue.

Infrastruttura di volo	Denominazione testate pista			
	Configurazione attuale		Configurazione di progetto	
Pista 1	16R	34L	17	35
Pista 2	07	25	07	25
Pista 3	16L	34R	16L	34R
Pista 4	-	-	16R	34L

Tabella 1-4 Configurazione e denominazione attuale e di progetto delle infrastrutture di volo

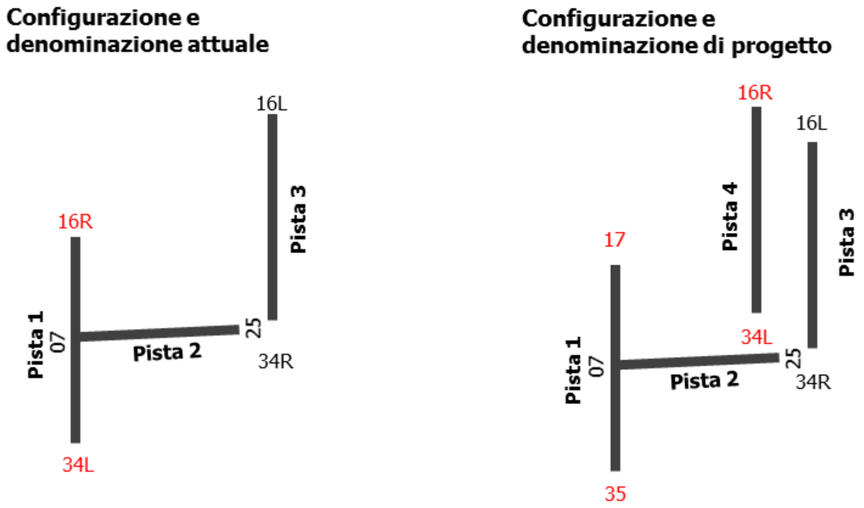


Figura 1-3 Configurazione e denominazione attuale e di progetto delle infrastrutture di volo

2 SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO

2.1 SINTESI DELLA PIANIFICAZIONE ORDINARIA 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.

Nel caso specifico della Regione Lazio il quadro della pianificazione territoriale è inoltre composto anche da quella paesistica in riferimento alla LR 24/98 che 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.

A tale riguardo, per quanto specificatamente attiene alla pianificazione di livello regionale prevista dalla LR 38/99 e segnatamente al PTRG, non solo per il fatto di essere stato adottato nel 2000, quanto soprattutto per la ragione che detto Piano è di fatto costituito dal Quadro di Riferimento Territoriale (QRT), a sua volta adottato nel 1998 con deliberazione di Giunta e redatto quindi in precedenza, appare evidente come quanto contenuto nel QRT/Schema di Piano non possa essere ritenuto rappresentativo degli orientamenti espressi dall'Amministrazione regionale in merito di assetto territoriale.

Si ricorda inoltre che il Piano territoriale paesistico regionale previsto dalla LR 24/98, 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.

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

Pertanto, stante l'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), mentre per un loro maggiore approfondimento si rimanda alla Sezione 1 del presente SIA.

Tabella 2-1 Pianificazione ordinaria generale di riferimento

Ambito	*Strumento*	*Estremi*
Regionale	Piano Territoriale Paesistico n. 2 "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
	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

2.2 SINTESI DELLA 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, mentre per un loro approfondimento si rimanda anche in tal caso alla Sezione 1 del presente SIA.

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	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

2.3 SINTESI DELLA 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 fociale 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

Rispetto al quadro della pianificazione separata settore ambiente, unica eccezione è rappresentata dal Piano Territoriale Paesistico e dal Piano Territoriale Paesistico Regionale, 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.

2.4 SINTESI DEI VINCOLI E DELLA DISCIPLINA DI TUTELA

Nel fornire un quanto dei rapporti di conformità tra l'iniziativa progettuale ed il regime di tutela definito dal sistema dei vincoli e dalla disciplina ambientale, si è proceduto facendo riferimento 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 RAPPORTI OPERA – ATTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

3.1 I RAPPORTI DI COERENZA

3.1.1 Rapporti di coerenza con la pianificazione ordinaria generale

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

Secondo tale ottica, nell'ambito della pianificazione ordinaria generale si è fatto riferimento al Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG), approvato con DCP n. 1 del 18 gennaio 2010, che definisce i propri contenuti tematici considerati nel quadro degli scenari strategici al 2015 e nel sistema delle norme organizzandoli nelle seguenti componenti sistemiche: sistema ambientale, sistema insediativo morfologico, sistema insediativo, pianificazione urbanistica comunale e programmazione negoziata sovracomunale, sistema insediativo funzionale, sistema della mobilità.

Nello specifico, facendo riferimento alla tipologia di oggetto del presente SIA, il PTPG organizza il Sistema della mobilità secondo le seguenti componenti:

- 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;

In riferimento al trasporto aereo, il Piano, in relazione ai previsti incrementi dei flussi di traffico che interesseranno l'Aeroporto di Fiumicino, persegue il potenziamento del ruolo internazionale di tale scalo ed il miglioramento dell'accessibilità metropolitana e regionale.

In tal senso, posto che le opere oggetto del presente SIA abbiano come obiettivo quello di potenziare le attrezzature aeroportuali al fine di soddisfare lo sviluppo della domanda di trasporto aereo, è possibile affermare la piena coerenza tra dette opere ed il PTPG di Roma.

3.1.2 Rapporti di coerenza con la pianificazione ordinaria settore trasporti

Il **Piano Nazionale degli Aeroporti**, il cui processo di VAS è ad oggi in corso, nel fronteggiare la prevista crescita del traffico aereo, si pone come strumento di riferimento del quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

In tale ottica, il Piano definisce la rete aeroportuale di interesse nazionale, articolandola rispetto a 10 bacini di traffico omogenei e individuandola in 38 scali di cui 12 di particolare rilevanza strategica.

Nel caso specifico, il Piano, nell'ambito del bacino 4) Centro Italia, riconosce lo scalo di Fiumicino (primo hub nazionale), inserito nella rete centrale transeuropea ("Core Network"), come aeroporto strategico e gate intercontinentale, e, mediante l'Action Plan, ne prevede una serie di interventi volti a soddisfare la domanda futura di traffico.

Gli interventi così individuati dall'Action Plan per Fiumicino sono volti sia al potenziamento delle infrastrutture aeroportuali sia al miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

Per quel che nello specifico riguarda gli interventi volti al potenziamento del complesso aeroportuale attuale, tra questi sono ricompresi la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali, facenti parte delle iniziative previste in Fase 1 del Masterplan oggetto del presente Studio, aspetto quest'ultimo che consente di rilevare l'esistenza di una piena coerenza tra il Piano Nazionale Aeroporti ed il progetto in esame.

Discorso analogo vale anche per quel che riguarda il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica**, approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001, che, nell'evidenziare la recente crescita avvenuta nel trasporto aereo di passeggeri e merci e la presenza di ulteriori margini di sviluppo nel futuro, considera fondamentale un'azione di potenziamento e ammodernamento dei due principali hub italiani, ovverosia quello di Milano Malpensa e quello di Roma Fiumicino.

Lo sviluppo di tali strutture aeroportuali è finalizzato a garantire il soddisfacimento della crescente domanda nazionale ed a sviluppare opportunità di attrazione del traffico turistico internazionale.

Tali presupposti evidenziano come gli interventi di potenziamento di Fiumicino previste nella Fase 1 del Masterplan oggetto di Studio siano coerenti con quanto riportato dal Piano Generale dei Trasporti e Logistica, in quanto permetteranno all'hub di Roma Fiumicino di rispondere in pieno alla crescita della domanda aerea così come stimata dal Piano.

Per quanto attiene al **Piano Regionale Mobilità Trasporti e Logistica del Lazio** (PRMTL), il cui iter formativo è ad oggi in corso, si è posta particolare attenzione al documento denominato "Scenari e Visione preliminari alla stesura del PRMTL", adottato con DGR n. 398 del 27 giugno 2014 e successivamente aggiornato con DGR n. 461 del 15 luglio 2014, che, nella parte relativa agli scenari di riferimento, elenca gli sviluppi futuri della mobilità, dei trasporti e della logistica e gli interventi così come previsti da altri Piani e Pro-

grammi, mentre nella seconda parte, relativa alla visione, individua gli obiettivi da conseguire per ciascun sistema di trasporto della Regione.

In riferimento alla tipologia di opera oggetto del presente SIA, nell'ambito del sistema aeroportuale, il PRMTL fa riferimento agli scenari di sviluppo previsti dall'atto d'indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale in linea con quanto previsto nel piano di sviluppo degli aeroporti, predisposto da ENAC, d'intesa con Aeroporti di Roma.

All'interno di tali piani di sviluppo dell'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci", nell'ambito del progetto chiamato "Fiumicino Nord" o "Fiumicino Due", il cui completamento complessivo è previsto per il 2044, tra gli interventi previsti nel medio termine sono ricompresi anche il completamento di una nuova pista di volo ed il potenziamento dei piazzali di sosta aeromobili, ovverosia gli interventi facenti parte della Fase 1 del Masterplan oggetto del presente SIA.

3.2 I RAPPORTI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

3.2.1 Piano Territoriale Provinciale Generale

Il rapporto di conformità tra il Piano Territoriale Provinciale Generale, approvato con DCP n.1 del 18/01/2010, e le iniziative progettuali afferenti alla Fase 1 del Masterplan è stato operato facendo riferimento all'elaborato grafico strutturale "Disegno programmatico di struttura (TAVOLA TP2)" (cfr. Figura 3-1) e le relative disposizioni contenute nelle norme di Piano.

Di seguito si riportano gli elementi identificati dal Piano ricompresi nell'ambito del sito di intervento relativo alla realizzazione della quarta pista di volo:

- Sistema ambientale
  - Rete Ecologica Provinciale (REP): Componente primaria - Aree buffer
  - Aree naturali protette: APN 1 Riserva Naturale Statale Litorale Romano
- Sistema insediativo funzionale
  - Sedi delle funzioni strategiche metropolitane

All'interno delle Sedi delle funzioni strategiche metropolitane vi è ricompresa anche l'area di intervento relativa alla estensione est dei piazzali aeromobili.

Sistema ambientale

La REP costituisce nell'ambito del PTPG il riferimento per le politiche e le azioni di competenza dell'Ente Provincia, degli Enti locali e degli altri soggetti titolari di potestà pianificatorie generali e settoriali finalizzate alla tutela ecologica del territorio e lo strumento per la valutazione della compatibilità ambientale delle previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

Il PTPG definisce la disciplina della REP in forma di prescrizioni e di direttive, generali e specifiche, rivolte alla Provincia, agli Enti locali territoriali e agli altri soggetti titolari di potestà pianificatorie generali e settoriali.

I regimi normativi delle componenti della REP sono costituiti:

- dai regimi di tutela ambientale dettati da istituzioni sovraordinate,
- dalle norme generali e specifiche del PTPG,
- dalle norme per il Territorio Agricolo e per il Territorio Agricolo Tutelato del PTPG.

Nelle aree con regimi di tutela vigenti sovraordinati sono comprese le Aree Naturali Protette di interesse Nazionale (APN) che, nel caso specifico, sono identificate con i territori appartenenti alla Riserva Naturale Statale Litorale Romano (APN1).

Pertanto, si rimanda al paragrafo 3.3.3 relativo alla analisi del rapporto intercorrente tra tale area naturale protetta e l'iniziativa progettuale indagata.

Il PTPG individua le aree che compongono la REP che sono articolate in Componente Primaria (CP) e Componente Secondaria (CS), definite in base ai livelli di ricchezza di biodiversità (emergenze floristiche, vegetazionali e faunistiche), di qualità conservazionistica e biogeografica e di funzionalità ecologica.

Per quel che concerne la Componente Primaria della REP, essa è caratterizzata da ambiti di interesse prevalentemente naturalistico, costituiti da "aree core", "aree buffer" e "aree di connessione primaria".

Le "aree core" corrispondono ad ambiti di elevato interesse naturalistico, già sottoposti a vincoli e normative specifiche, all'interno dei quali è stata segnalata una "alta" o "molto alta" presenza di emergenze floristiche e faunistiche (in termini di valore conservazionistico e biogeografico).

Le "aree buffer" sono considerate "serbatoi di biodiversità di area vasta" in prevalenza a contatto con "aree core" caratterizzate dalla presenza di flora, fauna e vegetazione di notevole interesse biogeografico e conservazionistico. Esse comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale e semi-naturale e svolgono anche funzione di connessione ecologica.

Le "aree di connessione primaria" (connessione lineare e landscape mosaic) comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale, semi-naturale e agricolo, il reticolo idrografico, le aree di rispetto dei fiumi, dei laghi e della fascia costiera e i sistemi forestali.

Sono comprese inoltre nella Componente Primaria della REP le aree naturali protette la cui istituzione o ampliamento la Provincia propone alla Regione, d'intesa con gli enti locali interessati.

Ai fini della disciplina normativa, le norme utilizzano la seguente classificazione delle categorie di intervento ambientale (Art. 27):

- *Conservazione e gestione naturalistica (tutela, salvaguardia) (C.G.)* prevede azioni di tutela orientate alla conservazione delle risorse e dell'ambiente naturale e dei relativi processi biocenotici; esclude qualsiasi tipo di trasformazione (morfologica, infrastrutturale ed edilizia) dallo stato dei luoghi e dagli equilibri ambientali raggiunti; esclude l'apertura di nuove cave e l'ampliamento di quelle concesse, di scavi per prelievo di inerti, di discariche pubbliche e di nuovi depositi di prodotti industriali e materiali, anche se non modificano la morfologia dei luoghi; consente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e ristrutturazione degli edifici, infrastrutture, reti ed opere tecnologiche esistenti, se compatibili; consente interventi di manutenzione, presidio e miglioramento dell'efficienza naturale dei beni.
- *Riqualificazione/recupero ambientale (R.A.)* prevede azioni di tutela ed interventi volti alla riqualificazione o al recupero di condizioni ambientali e di naturalità alterate da processi di degrado. Sono consentiti interventi (modificazioni morfologiche, naturalistiche od opere tecniche) che favoriscono la mitigazione dei fattori di degrado, il graduale recupero di condizioni naturali o l'evoluzione progressiva verso tali condizioni.
- *Qualificazione valorizzazione (Q.V.)* prevede azioni di tutela ed interventi volti al mantenimento od alla ricostituzione di valori ambientali e del paesaggio rurale in territori prevalentemente agricoli dove detti valori, pur residuali o compromessi, sono ancora presenti ed in condizioni favorevoli al ripristino; consente interventi orientati a questi fini, nel miglioramento delle attività e residenzialità agricole e con l'introduzione di usi integrativi compatibili; consente le previsioni insediative dei PUCG prevalentemente orientate al riordino e completamento degli insediamenti esistenti, favorendo i modelli insediativi aggregati e valutando la possibilità di rilocalizzare le previsioni di nuove superfici residenziali o produttive non ancora attuate che risultassero isolate o di carattere diffuso o in contrasto con i valori ambientali e paesistici rilevanti, con eventuale ricorso alla verifica della funzionalità della Rete ecologica locale.

Per quel che concerne gli usi e le attività sul territorio, le norme di Piano utilizzano la seguente classificazione (Art. 27):

- *Naturalistici (U.N.):* usi orientati alla fruizione dell'ambiente naturale riducendo al minimo le interferenze antropiche, con modalità limitate all'osservazione scientifica ed amatoriale, alla formazione, all'escursionismo non di massa, a piedi, a cavallo o in bicicletta.
- *Agro-silvo-pastorali (U.A.)* Usi annessi alla manutenzione e presidio del territorio rurale, mantenendone le forme consolidate di utilizzazione delle risorse naturali e di coltivazione agricola del fondo, di allevamento e di insediamento ad esse connesso, curando la conservazione delle componenti dei paesaggi rurali e dei beni storici.
- *Urbani locali (U.L.)* Usi relativi alla residenza agricola e alle attrezzature per l'agricoltura, nonché usi compatibili del patrimonio edilizio esistente.
- *Servizi (U.S.)* Attività di servizio pubblico o d'interesse pubblico, quali infrastrutture, impianti tecnologici e per la produzione di energie rinnovabili e attrezzature di servizio pubblico, necessitati da collocazione extraurbana, se compatibili.
- *Ricreativi (U.R.)* Attività sportive, ricreative e del tempo libero con spazi e attrezzature specialistiche compatibili con i contesti paesistici e ambientali.
- *Formativi (U.F.)* Attività di fruizione culturale, di ricerca e per la formazione, connesse all'attività agricola.
- *Turistico-ricettivi (U.T.)* Attività turistiche-ricettive connesse con l'attività agricola, se compatibili, finalizzate alla fruizione dei territori tutelati.

Ai sensi dell'Art. 28 delle norme, relativo alle direttive e prescrizioni per le componenti della REP, per quanto attiene nello specifico alle aree buffer, in esse sono consentiti interventi di riqualificazione/recupero ambientale e di qualificazione e valorizzazione.

Per le componenti della REP, gli enti locali devono assumere le categorie di intervento e gli usi compatibili indicati nella tabella seguente (cfr. Tabella 3-1), selezionando quelli ritenuti più idonei e tra loro coerenti.

Tabella 3-1 Categorie di intervento e usi compatibili rispetto alle aree della REP

	Categorie di intervento			Usi compatibili						
Aree della Rete ecologica provinciale	CG	RA	QV	UN	UA	UL	US	UR	UF	UT
Componenti primarie										
Aree core	X	X		X	X				X	
Aree buffer	X	X	X		X		X		X	X
Aree di connessione primaria	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Componenti secondarie										
Territorio agricolo tutelato		X	X		X	X	X	X	X	X
Elementi di discontinuità lineare		X	X			X	X	X		X

Stante quanto disposto dall'Art. 27 delle norme di Piano, l'iniziativa progettuale indagata, ai fini della disciplina normativa, si classifica nell'ambito degli usi e delle attività sul territorio, come "Servizi (U.S.) - Attività di servizio pubblico o d'interesse pubblico, quali infrastrutture, impianti tecnologici e per la produzione di energie rinnovabili e attrezzature di servizio pubblico, necessitati da collocazione extraurbana, se compatibili".

Tale tipologia di uso nell'ambito delle aree buffer appartenenti alla Componente Primaria della REP è consentito solo mediante le seguenti azioni:

- conservare le attività agricole idonee (bioagricoltura, vivaismo, agriturismo, ecc.) e la presenza antropica nelle aree di interesse paesaggistico-ambientale marginali agli ecosistemi;
- favorire lo sviluppo del turismo naturalistico e culturale ed indirizzare le attività del tempo libero verso la fruizione delle risorse ambientali con l'offerta di una gradualità di usi compatibili;
- organizzare ai margini dei sistemi verdi le attività più invasive (ad esempio parchi tematici, campeggi, attrezzature sportive, piste ciclabili) e indirizzare su percorsi naturalistici o storici la domanda verso beni più pregiati;
- aggregare nell'ambito dei piani comunali le previsioni di parchi urbani, standard di verde, servizi sociali e per lo sport a sostegno ed ampliamento dei sistemi ambientali verdi provinciali.

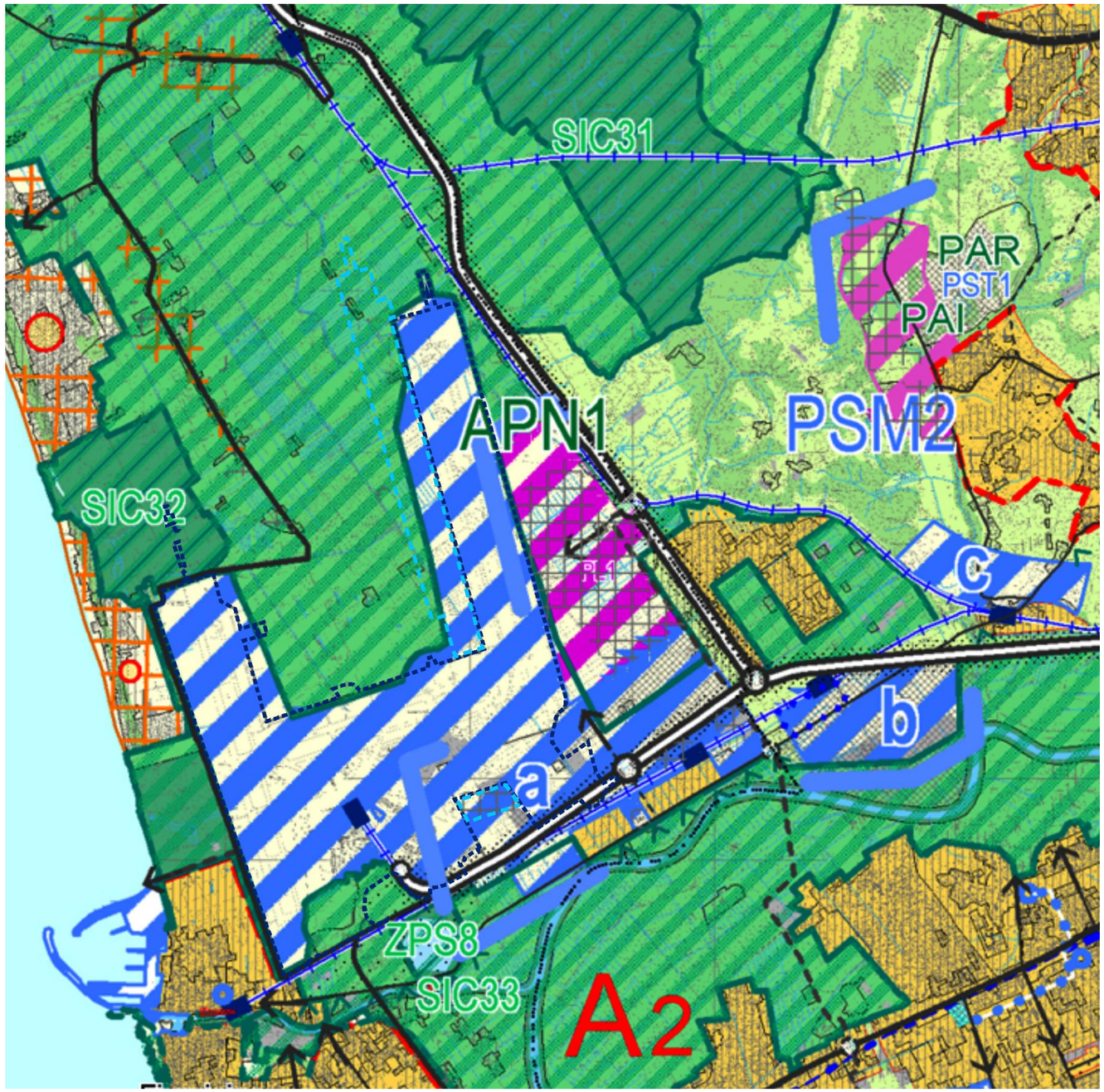
Sistema insediativo funzionale

Nell'ambito del sistema insediativo funzionale, come annunciato, le iniziative progettuali rientrano all'interno delle Sedi delle funzioni strategiche metropolitane per le quali il Piano persegue una maggiore aggregazione territoriale, specializzazione funzionale, qualificazione interna e relazioni a sistema delle sedi, attraverso l'organizzazione unitaria e coordinata delle stesse in Parchi delle funzioni strategiche metropolitane (PSM), per lo più di carattere intercomunale.

I Parchi sono costituiti da aree attrezzate unitarie o policentriche (esistenti da ampliare o di nuovo impianto), con famiglie di funzioni coerenti ed integrabili, dotate di servizi organizzati e di dotazioni urbanistiche ed ambientali di elevato livello, in condizioni di accessibilità diretta alle infrastrutture nazionali ed alle reti metropolitane, localizzate in prossimità ed in appoggio dei centri di sistema e sub-sistema della provincia. Essi accolgono funzioni che per il loro livello di specializzazione sono considerate strategiche per lo sviluppo provinciale, quali: funzioni dell'economia, della conoscenza ed innovazione e del tempo libero.

Nel caso specifico, nell'ambito aeroportuale di Fiumicino è presente il Parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane direttrice Roma/Fiumicino (PSM2) per il quale il Piano definisce le seguenti direttive:

- Obiettivi: predisposizione di un sistema di aree attrezzate per le funzioni strategiche di interesse metropolitano e nazionale della logistica, ricettività, fieristica, direzionalità economica, innovazione e ricerca, con requisiti di accessibilità alla rete internazionale, nazionale e metropolitana e di rilevante qualificazione organizzativa, ambientale, e d'immagine. Riconversione dell'area di Malagrotta (raffineria, cave, discarica) con funzioni strategiche legate alla ricerca sull'ambiente e l'energia pulita e al tempo libero.
- Modello organizzativo spaziale: sistema unitario articolato in quattro gruppi di aree (a, b, c, d) con filiere di funzioni compatibili e attività specializzate coerenti fra di loro ed al loro interno. I gruppi di aree sono separati da ampie fasce trasversali di territorio agricolo tutelato che connettono la Valle del Tevere, il Parco del Litorale e l'entroterra e ne assicurano la sostenibilità ambientale. Le aree, disposte lungo il corridoio infrastrutturale costituito da Autostrada per l'Aeroporto, complanari, via Portuense, non interferiscono direttamente con l'Autostrada e sono servite dalle complanari, dalla via Portuense e dal servizio ferroviario metropolitano.
- Usi da favorire: filiere di funzioni e attività specializzate per ogni gruppo di aree:
  a. servizi logistici, attività ad alta tecnologia, Business District, Business Park, terziario avanzato, direzionalità e uffici di rappresentanza connessi all'Aeroporto Internazionale di Fiumicino, a Cargocity ed alla prevista piattaforma logistica CI1;
  b. uffici e servizi di rappresentanza, comunicazione e immagine, ricettività connessi al Polo fieristico di Roma ed a Commercity;
  c. funzioni qualificate legate al tempo libero, sport, parchi tematici, ricettività e ricerca sperimentale nella prevista cittadella dell'ambiente e dell'energia rinnovabile sull'area da sottoporre a recupero ambientale di Malagrotta-Ponte Galeria (PST1), con relazioni con la centralità urbana di Massimina;
  d. funzioni ricettive e per lo sport, per la direzionalità, economica e amministrativa, Università (Magliana/ex Alitalia e limitato prolungamento oltre il GRA). Sulla stessa direttrice, verso Roma Eur, sulla via Magliana vecchia, il PRG di Roma prevede sedi per la direzionalità economica e amministrativa con operazioni di riqualificazione urbana a costituire una centralità di settore e, a sud della stessa via verso il Tevere, sedi ricettive (Sheraton, Parco dé Medici), per lo sport e per la residenza, con forte esigenza di tutela e valorizzazione ambientale rispetto all'area fluviale.
- Esigenze di accessibilità: 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 espresse 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.
- Azioni di piano e di progetto: per l'indirizzo del sistema nelle sue componenti unificanti (ambiente, infrastrutture, gruppi di aree), per la specializzazione funzionale per filiere coerenti e per il coordinamento degli interventi in ciascuno dei quattro gruppi di aree, è indispensabile realizzare un'Intesa o Accordo tra le Istituzioni ed i soggetti interessati (eventualmente promossa dalla Provincia) a costituire un centro unitario di promozione e coordinamento delle iniziative. L'intesa dovrà consentire di predisporre Programmi di fattibilità e Masterplan di orientamento funzionale d'indirizzo degli interventi per i quattro gruppi di aree componenti il sistema.



LEGENDA

Perimetro aeroportuale stato ante operam

Perimetro area di intervento

1. SISTEMA AMBIENTALE
Tutela e valorizzazione delle risorse naturalistiche, costruzione della Rete Ecologica Provinciale

RETE ECOLOGICA PROVINCIALE REP

Componenti primarie

Aree buffer (serbatoi di biodiversità area vasta in prevalenza a contatto con aree Core caratterizzate dalla presenza di flora, fauna e vegetazione di notevole interesse biogeografico e conservazionistico. Comprendono prevalentemente vaste porzioni del sistema naturale e seminaturale)

AREE NATURALI PROTETTE, VIGENTI E PROPOSTE

Vigenti Proposte

APN1 **Aree protette nazionali**
(Riserve Naturali Statali e Riserve Naturali Marine ai sensi della L. 394/91 art. 5)

APN1 - Riserva Naturale Statale Litorale Romano;

4. SISTEMA INSEDIATIVO FUNZIONALE
Rafforzare il funzionamento metropolitano nel territorio provinciale (efficienza e modernizzazione dei sistemi funzionali e produttivi)

SEDI DELLE FUNZIONI STRATEGICHE METROPOLITANE

Esistente da completare | Nuovo impianto

Sedi delle funzioni strategiche metropolitane legate al ciclo dell'economia(business e marketing, direzionalità economica ed amministrativa),**della conoscenza e innovazione** (ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica, università, comunicazioni)**e del tempo libero** (benessere, sport, turismo e cultura di massa)

a, b, c, d **Ambiti specializzati**

Note: la Legenda riporta esclusivamente i tematismi di Piano direttamente interessati dalle opere progettuali

Figura 3-1 PTPG – Tav. TP2 "Disegno di struttura" (stralcio)

3.2.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino

La analisi di conformità tra il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Fiumicino, approvato con DGR n. 162 del 31 marzo 2006, e le iniziative progettuali relative alla Fase 1 del Masterplan oggetto di Studio è stata effettuata mediante la consultazione dell'elaborato di Piano denominato "Zonizzazione" e le relative norme.

Tale elaborato, ai sensi del DM 1444/68 e successive modifiche ed integrazioni, suddivide il territorio del Comune di Fiumicino secondo la seguente classificazione per zone territoriali omogenee, a loro volta suddivise in sottozone con caratteristiche comuni:

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

Nella Tabella 3-2 che segue sono riportate le zone e le sottozone di PRG interessate dalle opere di intervento previste, secondo quanto rappresentato dalla citata tavola "PRG del Comune di Fiumicino – Zonizzazione" allegata al presente Studio (Cod. 0A855T0000SITEF01QUPRM00000DAMB1102-0).

Per ciascuna di dette zone e sottozone, si riporta a seguire quanto disposto dalle norme di piano.

Tabella 3-2 Zonizzazione di PRG interessata dalle opere

Opere	*Zonizzazione da PRG interessata*
Quarta pista di volo	• Sottozona B1a "Zone di mantenimento e conservazione delle superfici esistenti appartenenti a nuclei isolati di impianto storico" • Sottozona E3 "Zone agricole della bonifica a carattere estensivo" • Sottozona E4 "Zone agricole site in aree di elevato pregio ambientale" • Non direttamente interferito, ma ubicato in prossimità del sito di indagine, risulta presente un ambito territoriale ricompreso nella Sottozona D1b "Zone produttive da sottoporre a pianificazione attuativa"
Estensione est dei piazzali aeromobili	• Sottozona F1a3 "Attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto"
Opere viarie complementari	• Sottozona E3 "Zone agricole della bonifica a carattere estensivo" • Sottozona E4 "Zone agricole site in aree di elevato pregio ambientale"
Opere idrauliche complementari	• Sottozona E3 "Zone agricole della bonifica a carattere estensivo" • Sottozona E4 "Zone agricole site in aree di elevato pregio ambientale" • Sottozona F1a3 "Attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto" • Sottozona F2a "Parco naturale" • Sottozona F2l "Verde urbano e d'arredo"
Opere viarie di cantierizzazione	• Sottozona E2 "Zone agricole in territorio collinare" • Sottozona E3 "Zone agricole della bonifica a carattere estensivo"

La Sottozona B1a "Zone di mantenimento e conservazione delle superfici esistenti appartenenti a nuclei isolati di impianto storico" comprende nuclei edilizi esterni ai centri abitati che presentano caratteri consolidati e valori morfo-tipologici e/o storico-documentali. In particolare si fa riferimento ai centri e i casali della «bonifica» attualmente destinati ad usi prevalentemente residenziali.

La zona E comprende le parti del territorio comunale esterne alle aree urbane prevalentemente destinate ad attività agricole ricomprese oppure esterne al perimetro della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano che presentano elevati valori ambientali, storici, sociali particolarmente legati la sistema e al paesaggio agrario della bonifica e dell'ambiente collinare. Gli interventi e i progetti all'interno di questa zona di piano devono essere indirizzati verso il perseguimento e l'attuazione dei seguenti obbiettivi:

- mantenimento della vocazione agricola del territorio in quanto memoria storica della bonifica;
- tutela del paesaggio agrario, del patrimonio storico e del suo contesto;
- mantenimento in essere di una comunità agricola vitale;
- promozione della diversificazione dell'attività agricola e delle attività connesse;
- sviluppo di attività alternative e complementari a quella agricola;
- tutela e miglioramento dell'ambiente, della dinamica dei cicli ecologici e della biodiversità;
- miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale nell'utilizzo dell'energia a parità di servizio reso e di qualità della vita;

Tali obiettivi sono complementari e integrati agli obiettivi della Riserva del Litorale Romano.

Attività e destinazioni d'uso ammesse all'interno della zona agricola sono quelle strettamente legate alla conduzione del fondo e altre attività compatibili con il contesto ambientale. Lo sviluppo di tali attività è subordinato ai programmi di sviluppo regionali, provinciale e comunali.

In armonia con gli indirizzi di politica agricola e ambientale dell'Unione Europea, il Piano stabilisce la nuova disciplina degli interventi in area agricola extraurbana, prevedendo tutte le attività, che sono quelle strettamente collegate alla conduzione del fondo, che in essa sono ammissibili purché compatibili con il contesto ambientale in considerazione che molte di queste aree sono ricomprese all'interno del perimetro della Riserva naturale Statale del Litorale Romano.

Per la sottozona F1a3 "Attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto" il PRG identifica come appartenenti a tale sottozona le aree demaniali aeroportuali e le attrezzature legate all'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, affidate in concessione.

Le regole relative a tali aree devono essere oggetto di piani di sviluppo, studio e progetti concertati fra l'A.C. e l'authority aeroportuale nel rispetto della vigente normativa in materia.

In ogni caso, l'art. 48 delle norme di Piano ammette per gli edifici e impianti pubblici e/o di interesse pubblico, l'uso della facoltà di deroga alle disposizioni delle norme stesse.

Nella sottozona F2a "Parco naturale" sono ricomprese porzioni di territorio caratterizzate da presenze di particolare rilevanza ecologica per le quali debbono essere perseguiti obiettivi di tutela dei caratteri morfologici, naturalistici e paesistici dei luoghi attraverso la salvaguardia dei valori e il recupero e il ripristino delle zone e soggette a degrado.

In tale sottozona sono vietate le nuove costruzioni e qualsiasi intervento di trasformazione dei luoghi, fatti salvi quelli volti alla conservazione, al recupero e alla valorizzazione del patrimonio naturalistico e paesistico.

Gli usi consentiti e gli interventi di trasformazione ammissibili sono disciplinati dallo strumento di Gestione della Riserva del Litorale Romano al cui parere deve essere sottoposta qualsiasi proposta di intervento compresi gli interventi di ripopolamento, riconversione, riclassamento della vegetazione.

Per quanto concerne la Sottozona F2l Verde urbano e d'arredo, all'interno della quale sono ricomprese le aree a verde di arredo stradale, le norme di Piano non dettano alcuna particolare disposizione in merito.

3.2.3 Piano Regolatore Generale di Roma Capitale

La disciplina del Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma Capitale, approvato con DCC n. 18 del 12 febbraio 2008, è definita dall'insieme delle prescrizioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) e negli elaborati grafici denominati "Sistemi e Regole" e "Rete Ecologica".

Pertanto, la analisi di conformità tra il PRG di Roma Capitale e le iniziative progettuali relative alla Fase 1 del Masterplan oggetto di Studio è stata effettuata mediante la consultazione di tali elaborati grafici e le relative norme.

L'elaborato "Sistemi e regole" esplicita 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 e delle aree più esterne.

La disciplina delle componenti individuate all'interno di tale elaborato è definita dalle NTA; tali componenti sono articolate nei seguenti sistemi:

A. Sistema insediativo,
B. Sistema ambientale e agricolo,
C. Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti.

La "Rete ecologica" rappresenta una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici che compongono il sistema ambientale, finalizzata alla migliore gestione di tale sistema.

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

a. componenti primarie ("A") sono gli ecosistemi a più forte naturalità;
b. componenti secondarie ("B") sono le aree di medio livello di naturalità e alto livello di integrazione tra le componenti primarie e tra le stesse componenti secondarie;

c. componenti di completamento (“C”) sono gli elementi che completano e ulteriormente connettono la Rete ecologica e questa al “Sistema insediativo”.

Come di evince dall’elaborato cartografico “PRG di Roma Capitale – Sistemi e regole e Rete ecologica” allegato al presente Studio (Cod. 0A855T0000SITEF01QUPRM00000DAMB1103-0), nell’ambito territoriale di competenza al PRG di Roma Capitale, ricade una porzione di opera viaria di cantierizzazione riconducibile al sistema viario di accesso alle aree di cantiere Nord e relativa connessione con A12.

Nello specifico, tale tratto stradale interessa le seguenti zone come individuate dal PRG:

- Sistemi e regole
  - Sistema ambientale “Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano”,
- Rete Ecologica
  - “Aree protette: parchi regionali istituiti e Tenuta di Castel Porziano”,
  - “Componente primaria”,
  - Reticolo idrografico secondario.

Per quanto concerne la disciplina relativa ai “Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano”, l’Art. 69 “Aree protette” delle Norme stabilisce che nelle riserve naturali statali del Litorale romano e della Tenuta presidenziale di Castel Porziano, fino all’approvazione dei relativi “Piani di gestione” si applica la disciplina della legge n. 394/1991 e del DM Ambiente 29 marzo 1996.

Stante quanto disposto dalle Norme del PRG, si rimanda al paragrafo 3.3.3 relativo alla analisi del rapporto intercorrente tra la Riserva Naturale Statale del Litorale romano e l’iniziativa progettuale indagata.

Relativamente alla componente primaria della Rete Ecologica, il PRG prevede, all’art. 72 co. 4) azioni volte prevalentemente alla tutela e alla salvaguardia degli ecosistemi.

Per quanto concerne il reticolo idrografico, le norme del PRG (art. 71) permettono la realizzazione delle seguenti opere, a condizione che siano associati ad interventi di Mitigazione di Impatto ambientale (MIA), ai sensi dell’art. 10 delle norme di Piano:

a) le opere necessarie ai fini del collegamento delle infrastrutture di rete, tra cui quelle viarie;
b) le opere necessarie alla realizzazione di casse di espansione e stagni di ritenzione delle acque per il contenimento delle piene per uso agricolo, stagni e vasche per il lagunaggio e la depurazione naturale delle acque di scarico, purché privi di rivestimenti in calcestruzzo;
c) le opere necessarie alla realizzazione di percorsi e aree di sosta pedonali, equestri o ciclabili.

Ai sensi dell’art. 10, la categoria Mitigazione impatto ambientale (MIA) comprende l’insieme di interventi e misure volti a ridurre o migliorare l’impatto sulle componenti naturalistiche e paesaggistiche, conseguente alla realizzazione degli interventi edilizi, urbanistici e degli impianti e infrastrutture, in superficie o nel sottosuolo.

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

3.3.1 Beni paesaggistici e pianificazione territoriale paesistica (PTP e PTPR)

Ai fini della presente analisi sono stati consultati i seguenti strumenti di pianificazione:

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

Prima di affrontare il tema dei rapporti intercorrenti tra le opere in progetto, da un lato, e la pianificazione paesistica, vigente ed adottata, ed i beni paesaggistici, dall’altro, occorre ricordare che:

- Ai sensi dell’articolo 19 della LR 24/98 «i PTP […] sono approvati con la presente legge, limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della L. 1497/1939 e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi degli articoli 1, 1ter e 1quinquies della L. 431/1985, con i contenuti di cui all'articolo 20».
- Ai sensi dell’articolo 21 della LR 24/98, inutilmente decorso il termine di approvazione per i PTPR, dalla stessa legge fissato al 31 dicembre 1999, «operano esclusivamente le norme di tutela di cui al Capo II e, nelle aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente, sono consentiti esclusivamente interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico ed igienico e restauro conservativo».
- Le aree di intervento non ricadono in alcuna area dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi dell’articolo 136 del D.lgs. 42/2004 e conseguentemente, con riferimento a quanto disposto dal citato articolo 21 della LR 24/98, nel caso in specie sussiste solo la prima delle due condizioni da detto articolo indicate.
- Le norme di tutela di cui al Capo II della LR 24/98 hanno ad oggetto le fasce costiere marittime (art. 5), le coste dei laghi (art. 6), i corsi delle acque pubbliche (art. 7), le montagne sopra la quota di 1.200 mt. slm (art. 8), i Parchi e delle Riserve Natura-

li (art. 9), le aree boscate (art. 10), le aree assegnate alle università agrarie e le aree gravate da uso civico (art. 11), le zone umide (art. 12), le aree di interesse archeologico (art. 13), ossia le tipologie di aree tutelate *ope legis* ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, nonché le aree sottoposte a vincolo paesistico con provvedimento dell'amministrazione competente, intendendo con esse quelle dichiarate di notevole interesse pubblico dall'amministrazione competente ai sensi della previgente L. 1497/1939.

- Ai sensi dell'art. 7 comma 7 delle Norme del PTPR, in attesa della sua approvazione, gli elaborati "Beni Paesaggistici" – Tavole B del PTPR sostituiscono, ai soli fini della individuazione e ricognizione dei beni paesaggistici, le tavole E1 ed E3 dei PTP vigenti.

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

- Ai fini di completezza di informazione sono stati presi in considerazione sia i beni paesaggistici dichiarati di notevole interesse pubblico, quelli identificati *ope legis* e gli ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell'articolo 136 e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156, nonché la classificazione ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico, operata dai PTP, ed i sistemi ed ambiti di paesaggio, identificati dal PTPR.
- L'identificazione dei beni paesaggistici è stata condotta sulla base delle tavole del PTPR della serie B, in luogo di quelle del PTP.
- L'individuazione delle categorie di aree ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico di cui al punto precedente è stata operata sulla base delle tavole della serie E3, per quanto attiene ai PTP n. 2 e PTP n. 15/4, ed a quelle della serie A del PTPR, per quanto riguarda i sistemi ed ambiti di paesaggio.

Ciò premesso, nel seguito è dapprima condotta l'identificazione delle suddette tipologie di aree all'interno delle quali ricadono le aree di intervento relative alle opere in progetto, e, successivamente, è riportato il relativo regime d'uso e trasformazione così come definito dal combinato disposto della LR 24/98 e delle Norme tecniche di attuazione dei PTP.

Identificazione delle aree

Per quanto concerne la classificazione ai fini della tutela dei sistemi territoriali di interesse paesaggistico, sono state consultate le tavole della serie E3 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" (cfr. Figura 3-2), dal quale si evince che tutte le opere previste ricadono all'interno del PTP n. 2, mentre una porzione di opera viaria adibita alla viabilità di accesso al cantiere ricade in piccola parte anche all'interno del territorio di competenza del PTP n. 15/4.

Analizzando tale tavola emerge che:

- l'area di intervento relativa alla estensione est dei piazzali aeromobili, non interessa alcun elemento identificato dal PTP n. 2,
- l'area adibita alla realizzazione della quarta pista di volo ricomprende al suo interno le seguenti aree come riportate dal PTP n. 2:
  - A9 - Aree archeologiche (tutela orientata),
  - B2 - Zone agricole ad alto valore paesistico (tutela paesaggistica),
- le opere idrauliche e viarie complementari ricadono in parte nell'ambito delle Zone agricole ad alto valore paesistico B2 (tutela paesaggistica) identificate dal PTP n. 2,
- il tratto di opera viaria adibita alla viabilità di accesso al cantiere Nord ricadente nel PTP n. 2 rientra nell'ambito delle Zone agricole ad alto valore paesistico – B2 (tutela paesaggistica), mentre il tratto ricadente nell'ambito del PTP n. 15/4, e relativa connessione con A12, interessa le seguenti zone come identificate dal Piano:
  - Zona di tutela orientata (TOA/4),
  - Percorsi panoramici,
  - ed in piccola parte, le Zone di tutela paesistica (TPb).

Per quanto riguarda i "Sistemi ed Ambiti di Paesaggio", analizzando la tavola "PTPR - Sistemi ed ambiti di paesaggio (TAVOLA A)" (cfr. Figura 3-3) si evince che il sito di intervento, relativo alla realizzazione della quarta pista di volo, rientra all'interno dei seguenti Ambiti di Paesaggio:

- Paesaggio Naturale,
- Paesaggio Naturale Agrario,
- Paesaggio degli insediamenti urbani,
- Proposte comunali di modifica dei PTP vigenti,

L'area di intervento adibita alla estensione est dei piazzali aeromobili è, invece, ricompresa all'interno delle Reti Infrastrutture e Servizi.

Rispetto alle opere complementari e alle opere di cantierizzazione si presentano alcune interferenze con gli ambiti di paesaggio definiti dal PTPR, come illustrate in Tabella 3-3.

Tabella 3-3 Rapporto tra opere complementari e di cantierizzazione con gli ambiti di Paesaggio del PTPR

Opere	*Interferenza con gli ambiti di Paesaggio da PTPR*
Opere complementari viarie ed idrauliche	• Paesaggio Naturale Agrario • Paesaggio degli insediamenti urbani • Reti Infrastrutture e Servizi • Proposte comunali di modifica dei PTP vigenti
Opere viarie di cantierizzazione	• Paesaggio Naturale Agrario • Paesaggio Agrario di rilevante valore • Reti Infrastrutture e Servizi • Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica • Aree o punti di visuali

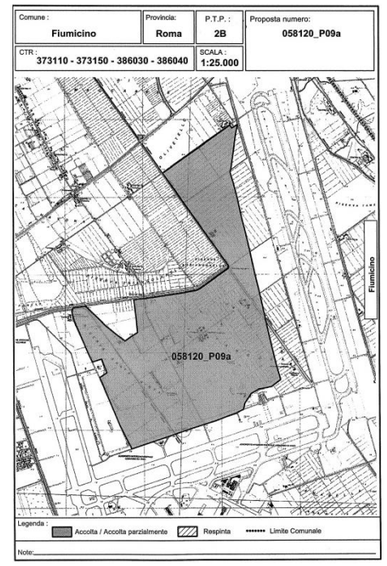
Come riportato nella tabella precedente, le opere di intervento interessano anche porzioni di territorio oggetto di proposta di modifica dei PTP vigenti e del medesimo PTPR. Tali proposte sono presentate dai Comuni con Deliberazione del Consiglio entro il 20 novembre 2006, ai sensi dell'articolo 23 comma 1 della LR 24/98.

L'esito delle proposte di modifica dei PTP vigenti, oltre ad essere graficizzato nelle Tavole A e D, è contenuto nell'Allegato 3 del Piano ed è costituito da schede di ciascun Comune raggruppate per ambito provinciale, contenenti la sintesi descrittiva delle proposte, le relative controdeduzioni definitive e dagli stralci cartografici, nonché dai Quadri provinciali riepilogativi.

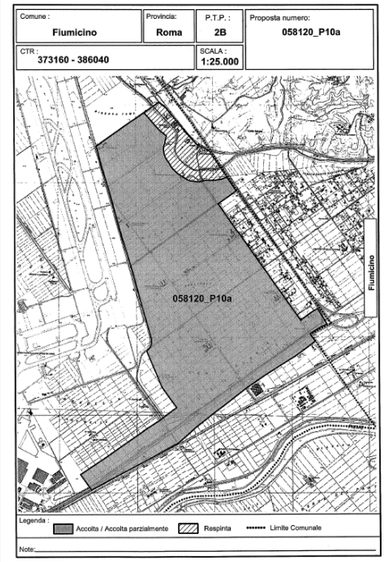
Gli stralci cartografici evidenziano le parti della proposta respinte e quelle accolte o parzialmente accolte; i contenuti delle controdeduzioni prevalgono sulla disciplina di tutela e di uso dei Paesaggi del PTPR di cui al capo II delle NTA e sulle modalità di tutela dei beni paesaggistici tipizzati da PTPR.

Di seguito si riportano le schede e stralci cartografici riferiti alle proposte da parte del Comune di Fiumicino di modifica del PTP vigente.

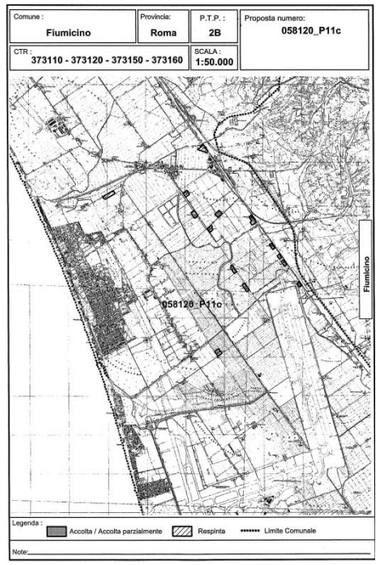
Proposta	058120_P9a Richiesta creazione di nuova zona B di PTP
Esito	Accolta
Parere	Accolta secondo quanto precisato al punto 3b dei criteri di valutazione dei contributi dei Comuni



Proposta	058120_P10a Richiesta creazione di nuova area C8
Esito	Accolta parzialmente
Parere	Accolta parzialmente secondo quanto precisato al punto 3a dei criteri di valutazione dei contributi dei Comuni fermo restando il vincolo di inedificabilità di 150 mt dall'argine del corso d'acqua. Per quanto riguarda le aree urbanizzate perimetrate dal PTPR si applica l'art. 7 comma 7 e 8 della LR 24/98



Proposta	058120_P11c Richiesta di riclassificazione dell'area B2-1 del PTP vigente in area C2
Esito	Respinta
Parere	Respinta secondo quanto precisato al punto 4° dei criteri di valutazione dei contributi dei Comuni



Proposta	058120_P07b Richiesta di riclassificazione dell'area in zona C4
Esito	Accolta parzialmente
Parere	Accolta parzialmente secondo quanto precisato al punto 3b dei criteri di valutazione dei contributi dei Comuni in ragione della progettazione dell'area interna all'Aeroporto di Fiumicino

Rispetto ai Beni paesaggistici (Tavola B di Piano), si rimanda alla consultazione dell'elaborato cartografico allegato al presente studio "PTPR - Beni paesaggistici (TAVOLA B)" (cfr. Figura 3-4).

Per tale analisi si specifica che l'area di intervento relativa alla estensione est dei piazzali aeromobili non ricomprende alcun bene paesaggistico identificato da PTPR, mentre nella seguente Tabella 3-4 sono riportati i beni ricadenti all'interno del sito di intervento relativo alla realizzazione della quarta pista di volo e quelli interessati dalle opere complementari e di cantierizzazione.

Tabella 3-4 Rapporto tra opere ed i beni paesaggistici

Aree tutelate per legge	*Opere*
«Corsi delle acque pubbliche», ai sensi dell'art. 7 della LR 24/98 e comprendente «i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al 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 piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna» di cui all'art. 142 co.1 let. c)	• Quarta pista di volo ed infrastrutture connesse • Opere complementari • Opere di cantierizzazione
«Parchi e riserve naturali», ai sensi dell'art. 9 della LR 24/98 e comprendente «i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi» di cui all'art. 142 co.1 let. f), nel caso in specie rappresentata dalla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano	• Quarta pista di volo ed infrastrutture connesse • Opere complementari • Opere di cantierizzazione
«Aree boscate», ai sensi dell'art. 10 della LR 24/98 e comprendente «i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento» di cui all'art. 142 co. 1 let. g)	• Quarta pista di volo ed infrastrutture connesse
«Aree di interesse archeologico già individuati» ai sensi dell'art. 13 co. 3 let. a) della LR 24/98 e comprendente le «zone di interesse archeologico» di cui all'art. 142 co.1 let. m)	• Quarta pista di volo ed infrastrutture connesse • Opere complementari
«Aree di interesse archeologico già individuati – Beni puntuali con fascia di rispetto» ai sensi dell'art. 13 co. 3 let. a) della LR 24/98 e comprendente le «zone di interesse archeologico» di cui all'art. 142 co.1 let. m)	• Quarta pista di volo ed infrastrutture connesse
«Aree di interesse archeologico già individuati – Beni lineari con fascia di rispetto» ai	• Opere idrauliche complementari

Aree tutelate per legge	*Opere*
sensi dell'art. 13 co. 3 let. a) della LR 24/98 e comprendente le «zone di interesse archeologico» di cui all'art. 142 co.1 let. m)	• Opere di cantierizzazione

Regione d'uso e trasformazione

Per quanto riguarda le categorie di beni classificati dal PTP, nella Tabella 3-5 che segue sono riportate le disposizioni di Piano per ciascun sistema territoriale di interesse paesaggistico interessato dalle opere.

Tabella 3-5 Sistemi territoriali di interesse paesaggistico individuati dal PTP

Sistemi territoriali di interesse paesaggistico	*Disciplina di tutela*
Piano Territoriale Paesistico (PTP) n. 2 "XIII e XIV Circoscrizione"	
A9 - Aree archeologiche (tutela orientata)	In base all'art. 23 delle norme del PTP n. 2, in tali zone si applicano le modalità di tutela di cui all'art. 12, il quale stabilisce che sono sottoposti a vincolo paesistico le zone di interesse archeologico. Per tali aree ogni modifica allo stato dei luoghi è subordinata alle procedure di cui all'articolo 7 della L. 1497/1939 ed al preventivo parere della competente Soprintendenza archeologica da rendersi prima del rilascio delle concessioni edilizie. Per il rilascio delle autorizzazioni, costituiscono riferimento le seguenti norme specifiche di salvaguardia e di tutela: • è obbligatorio mantenere una fascia di rispetto dai singoli beni archeologici come determinata dal PTP o, in carenza, da determinarsi dalla Regione sulla base del parere della competente Soprintendenza archeologica; • sugli edifici esistenti sono ammessi interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione, risanamento, recupero statico e igienico e restauro conservativo a condizione che, qualora comportino un'alterazione dello stato dei luoghi, venga redatto atto d'obbligo unilaterale che preveda la disponibilità ad effettuare scavi e ricerche archeologiche sull'area; • per le nuove costruzioni nonché per l'ampliamento eventuale di quelle esistenti si applica la normativa relativa alle classificazioni per zone ove previste dal presente PTP; in ogni caso l'eventuale autorizzazione e l'ubicazione di nuovi manufatti è condizionata al risultato dei saggi e degli scavi preventivi effettuati dal richiedente sotto la supervisione della Soprintendenza archeologica competente.
B2 - Zone agricole ad alto valore paesistico tutela paesaggistica	In base all'art. 26 delle norme del PTP n. 2, per queste zone ogni trasformazione del territorio e dell'edilizia esistente ed ogni nuova costruzione è subordinata alla approvazione di un piano di utilizzazione aziendale o interaziendale (P.U.A.) che dimostri la necessità delle opere da realizzare. Salvo eventuali norme particolari riferite a situazioni specifiche, tra le disposizioni dettate dal Piano vale quanto di seguito riportato: • ogni intervento deve essere indirizzato alla conservazione dei valori tipici e tradizionali propri dell'agricoltura ed alla difesa dell'esercizio dell'impresa agricola considerato come strumento attivo per la conservazione dei beni ambientali; • è vietata ogni attività comportante trasformazione dell'uso del suolo diverso dalla sua naturale vocazione per l'utilizzazione agricola; • è vietata ogni lottizzazione a scopo edilizio, salva la possibilità di concentrare l'edificazione in borghi agricoli, ove ciò sia consentito dagli strumenti urbanistici; • è vietata l'apertura di strade o sentieri che non siano strettamente necessari per l'utilizzazione dei fondi agricoli e la esecuzione di opere di urbanizzazione all'infuori di quelle strettamente connesse ed eseguite in contestualità delle opere edilizie consentite; • l'edificazione consentita deve essere strettamente correlata alla utilizzazione agricola dei suoli ed allo sviluppo delle imprese agricole e sempreché sia possibile secondo le norme degli strumenti urbanistici; • in generale ogni edificazione nelle zone agricole deve essere in armonia con le forme tradizionali locali dell'edilizia rurale, evitando costruzioni che sorgano sul colmo delle alture e che ne deturpino il profilo.
Piano Territoriale Paesistico n. 15/4 "Arrone – Galeria"	
Zona di tutela orientata (TOa/5)	Nell'ambito di tale tutela orientata, che comprende la porzione di territorio lungo l'Autostrada "Roma-Civitavecchia", le disposizioni riportate dall'art. 19 delle norme del PTP n. 15/4 consentono tutte le trasformazioni che si rendessero necessarie

Sistemi territoriali di interesse paesaggistico	*Disciplina di tutela*
	per un migliore funzionamento della viabilità quali: modificazione di svincoli, sovrappassi, sottopassi e aree di servizio. Il tutto previa Valutazione di Impatto Ambientale nel rispetto delle modalità previste dalle Norme Generali. È fatto inoltre obbligo di provvedere alla sistemazione delle scarpate, sia naturali sia artificiali, mediante l'inerbimento e la successiva cespugliatura e/o alberatura al fine di favorire il loro consolidamento e garantire un efficace difesa del suolo.
Percorsi panoramici	Secondo l'art. 12 delle norme del PTP n. 15/4, nelle sottozone indicate con la sigla TOa la tutela è orientata alla riqualificazione dei percorsi di rilevante valore paesaggistico: per l'intensità di percorrenza, per l'interesse storico e per l'interesse panoramico. Gli indirizzi di tutela sono orientati alla riqualificazione dei coni di visuale ed al ripristino dei quadri panoramici mediante: la rimozione di elementi e manufatti incongrui, la schermatura di zone in cui l'edificazione altera i quadri paesaggistici, la sistemazione a verde dei margini stradali, nonché delle aree di risulta o interstiziali.
Zone di tutela paesistica – Sottozona di tutela di paesaggi agrari di grande estensione (TPb)	Secondo l'art. 22 delle norme del PTP 15/4, gli indirizzi di detta tutela sono finalizzati alla difesa del carattere di "continuum" ininterrotto di ampi orizzonti, mediante il mantenimento di forme di utilizzazione del suolo compatibile con la conservazione di tale carattere di continuità.

Stante quanto riportato nella tabella precedente, per quanto riguarda le categorie di beni classificati dal PTP n. 2 ed in particolare le zone agricole ad alto valore paesistico (B2), la disciplina di Piano è incentrata «alla conservazione dei valori tipici e tradizionali propri dell'agricoltura ed alla difesa dell'esercizio dell'impresa agricola considerato come strumento attivo per la conservazione dei beni ambientali» (art. 26).

Rispetto al PTP n. 15/4, per la sottozona di tutela di paesaggi agrari di grande estensione (art. 22) le disposizioni di Piano sono volte «alla difesa del carattere di "continuum" ininterrotto di ampi orizzonti, mediante il mantenimento di forme di utilizzazione del suolo compatibile con la conservazione di tale carattere di continuità».

Per quanto concerne la tutela orientata posta lungo l'"Autostrada Roma-Civitavecchia", le norme di Piano (art. 19) consentono tutte le trasformazioni necessarie per il miglioramento della funzionalità viaria, previa Valutazione di Impatto Ambientale.

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

Per quanto attiene le aree o punti di visuali individuati in Tavola A del PTPR si applicano le disposizioni di cui all'articolo 49, comma 3 delle norme di Piano che stabiliscono che, quando tali aree o punti risultano ricadere nei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice, ai fini delle autorizzazioni ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice, le richieste di trasformazione devono essere obbligatoriamente corredate di appositi studi delle visuali e previste misure ed azioni volte a salvaguardare i quadri panoramici ed i punti di vista da cui essi si godono.

Nel caso in specie, osservando la tavola "PTPR - Beni paesaggistici (TAVOLA B)" (cfr. Figura 3-4), si evince che le opere viarie di cantierizzazione, nel tratto in cui interessano aree o punti di visuali, non ricadono in alcun bene paesaggistico ai sensi dell'art. 134 del Codice.

Rispetto agli ambiti di recupero e valorizzazione paesistica, il PTPR stabilisce che in questi possono essere attivati progetti per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio regionale considerati prioritari ai sensi dell'articolo 143 del Codice.

Il PTPR individua, in particolare, progetti mirati, misure incentivanti e di sostegno per il recupero, la valorizzazione e la gestione finalizzata al mantenimento dei paesaggi del territorio regionale, tra cui: 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.

Per la porzione di ambito di recupero e valorizzazione paesistica interessata dalle opere viarie complementari oggetto del presente Studio, non si ravvisa la presenza alcuna degli strumenti appena elencati.

Per quanto riguarda la normativa concernente la categoria Corsi delle acque pubbliche, ai sensi dell'art. 7 della LR 24/98 e delle NTA, per quanto segnatamente riguarda le fasce di rispetto «è fatto obbligo di mantenere lo stato dei luoghi e la vegetazione ripariale esistente [e] gli interventi di cui ai commi successivi devono prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali propri dei luoghi»; in tal senso, i progetti relativi alle infrastrutture sono corredati del SIP.

Per la categoria Parchi e riserve naturali, l'art. 9 della LR 24/98 e l'art. 8 delle NTA stabiliscono che «la disciplina di tutela dei beni paesistici di cui al presente articolo si attua mediante le indicazioni contenute nei piani delle aree naturali protette». A tale riguardo si rimanda a quanto illustrato al successivo paragrafo 3.3.3.

Relativamente alla categoria Aree boscate, l'art. 10 della LR 24/98 e l'art. 9 delle NTA richiedono ai fini del taglio l'autorizzazione ai sensi degli articoli 146 e 159 del D.lgs. 42/2004 e smi.

Per quanto riguarda la categoria Aree archeologiche, l'art. 13 della LR 24/98 specifica che «sono qualificate zone di interesse archeologico […] quelle aree in cui siano presenti resti archeologici o paleontologici anche non emergenti che comunque costituiscano parte integrante del territorio e lo connotino come meritevole di tutela per la propria attitudine alla conservazione del contesto di giacenza del patrimonio archeologico». A riguardo, il citato articolo della legge regionale e l'art. 12 delle NTA prevedono che per dette aree, siano esse individuate dal Piano o con provvedimento dell'amministrazione competente, ogni modificazione dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice ed al preventivo parere della competente Soprintendenza archeologica da rendersi prima del rilascio delle concessioni edilizie. La medesima disciplina è prevista dalle NTA del PTP per quanto riguarda la categoria di beni A9.

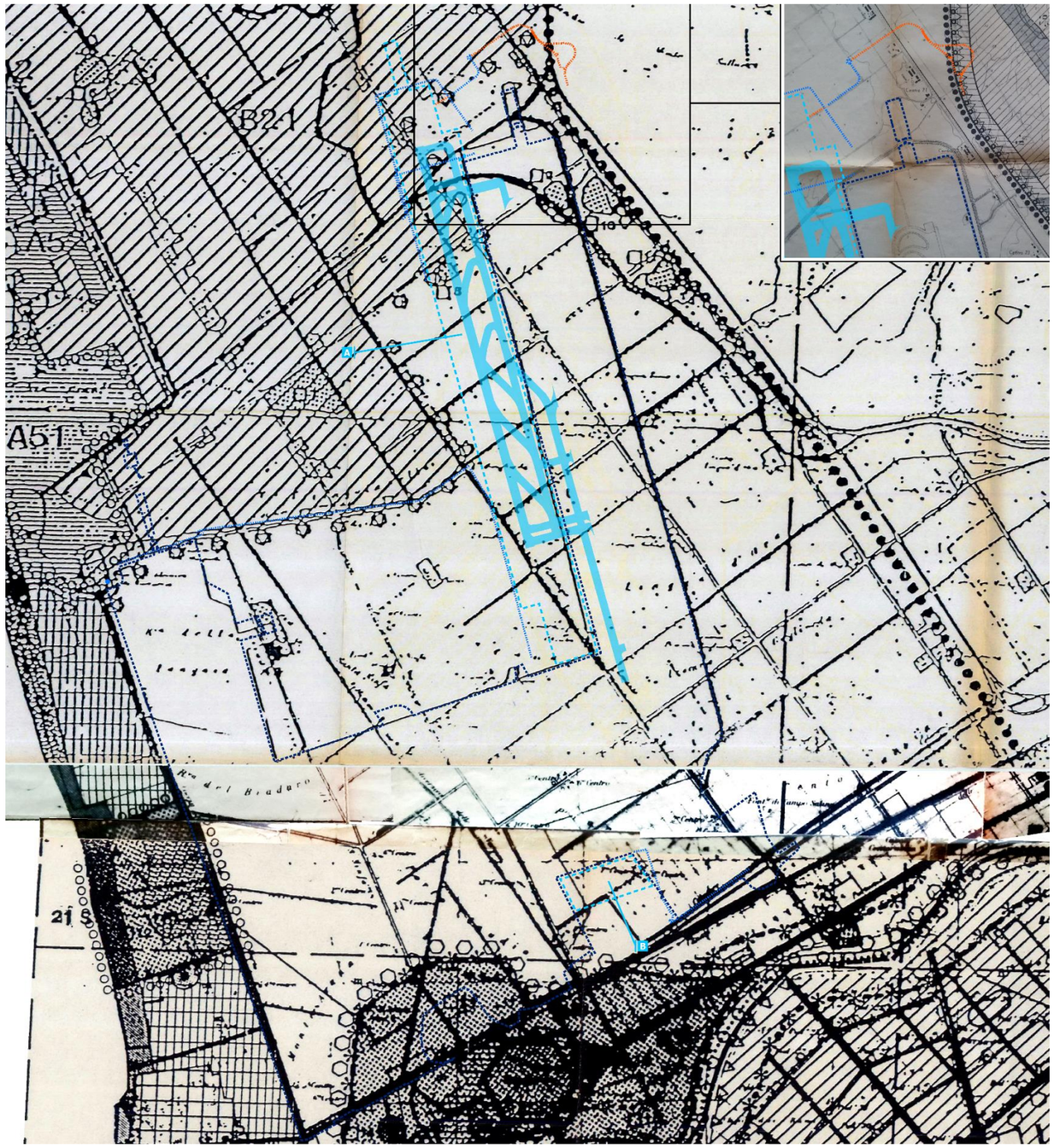
Relativamente alle disposizioni previste per le suddette categorie di beni paesaggistici dal D.lgs. 42/2004 e smi, l'art. 146 dispone che «i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili ed aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, a termini dell'articolo 142, o in base alla legge, a termini degli articoli 136, 143, comma 1, lettera d), e 157, non possono distruggerli, né introdurvi modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione» e che «i soggetti di cui al comma 1 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».

Sulla scorta di quanto finora esposto, gli unici vincoli riscontrati attengono alle "Aree tutelate per legge" ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi e specificatamente a:

- fiumi, torrenti, corsi d'acqua (art. 142 co. 1 lett. c),
- parchi e riserve naturali (art. 142 co. 1 lett. f)
- aree boscate (art. 142 co. 1 lett. g),
- zone di interesse archeologico (art. 142 comma 1 lett. m).

Premesso che, come specificato dallo stesso disposto normativo al comma 1 del citato articolo, dette tipologie di beni «sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo [ossia il Titolo I "Tutela e valorizzazione"]», ai fini dell'analisi della compatibilità dell'intervento in progetto con le disposizioni dettate dal vincolo, giova ricordare che il vincolo di cui all'articolo 142 non ha a fondamento il riconoscimento di un notevole interesse pubblico del bene tutelato, come per l'appunto nel caso di quelli vincolati in base alla legge a termini dell'articolo 136, quanto invece la stessa sussistenza di detto bene, considerata a prescindere dal suo specifico valore ed interesse.

Ad ogni modo, rispetto a tutti gli elementi identificati dal PTP e dal PTPR interessati dall'opera progettuale, per i quali è fatto d'obbligo la redazione del SIP o in quanto subordinati all'autorizzazione paesistica ai sensi degli articoli 146 e 159 del D.lgs. 42/2004 e smi, si specifica che è stata redatta la Relazione Paesaggistica, formulata ai sensi del D.lgs. 42/2004 e smi e in conformità delle disposizioni di cui al DPCM del 12 dicembre 2005, nell'ambito della stessa procedura di VIA.



LEGENDA

Perimetro aeroportuale stato ante operam

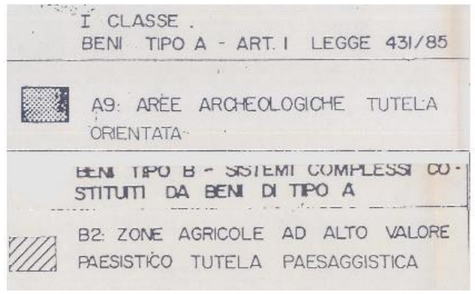
Schematizzazione Interventi di Fase 1 Masterplan 2030

Opere aeroportuali
- A Sistema 16R/34L
- B Espansione Est piazzale aeromobili

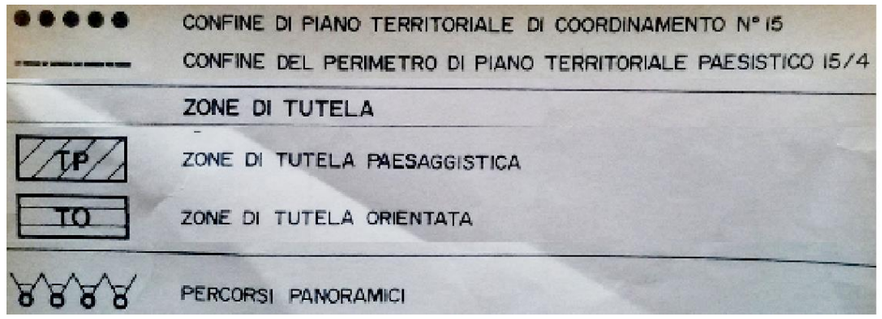
Opere complementari

Opere di cantierizzazione

PTP n. 2 "XIII e XIV Circoscrizione"

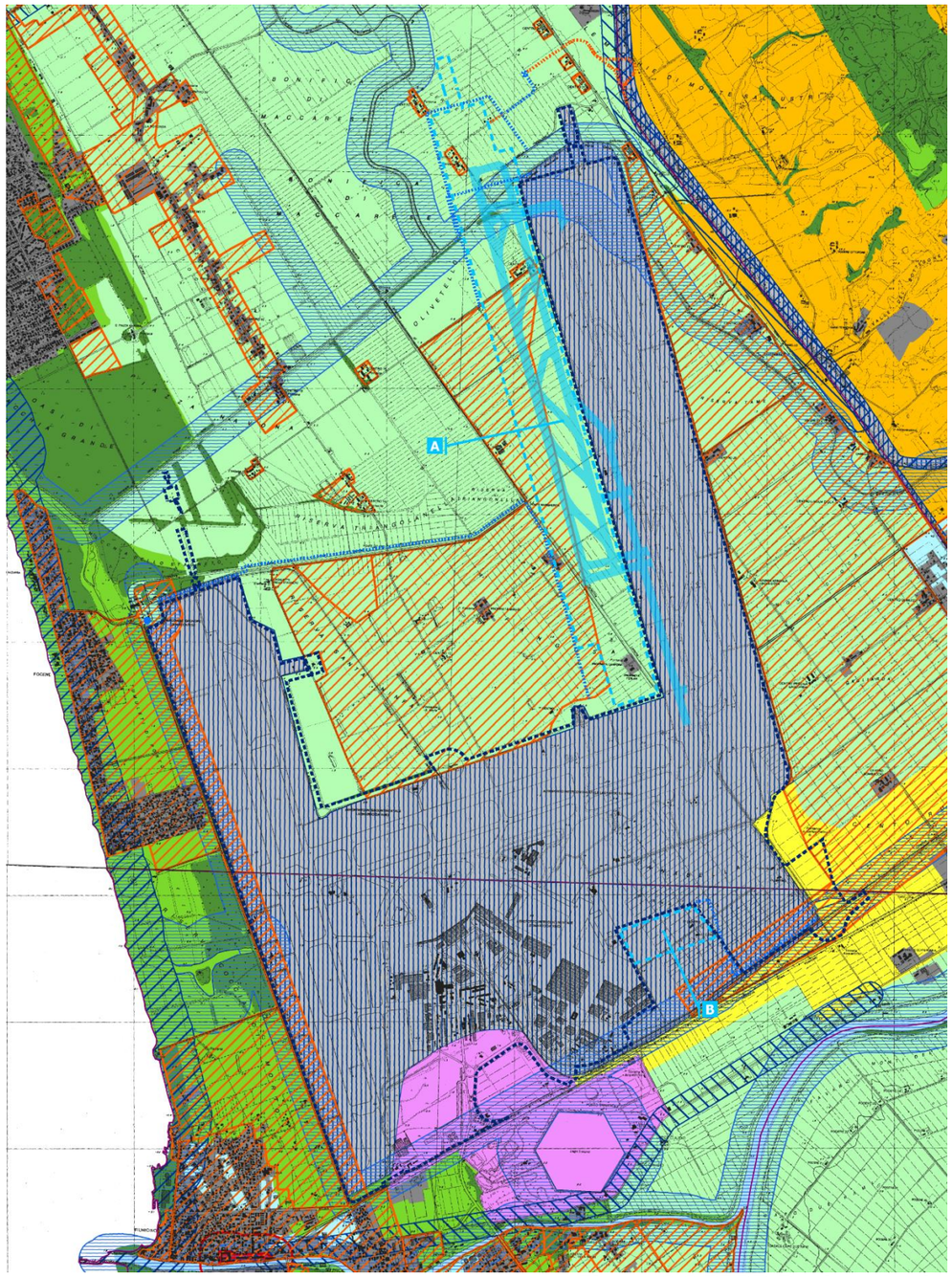


PTP n. 15/4 "Arrone – Galeria"



Note: la Legenda riporta esclusivamente i tematismi di Piano direttamente interessati dalle opere progettuali

Figura 3-2 PTP Regione Lazio - PTP n. 2 "XIII e XIV Circoscrizione e PTP n. 15/4 "Arrone – Galeria" (stralci)



LEGENDA

Perimetro aeroportuale stato ante operam

Schematizzazione Interventi di Fase 1 Masterplan 2030

Opere aeroportuali
- A Sistema 16R/34L
- B Espansione Est piazzale aeromobili

Opere complementari

Opere di cantierizzazione

Sistemi di Paesaggio

Sistema del Paesaggio Naturale
- Paesaggio Naturale
- Paesaggio Naturale Agrario
- Fascia di rispetto delle coste marine, lacuali e dei corsi d'acqua

Sistema del Paesaggio Agrario
- Paesaggio Agrario di Rilevante Valore

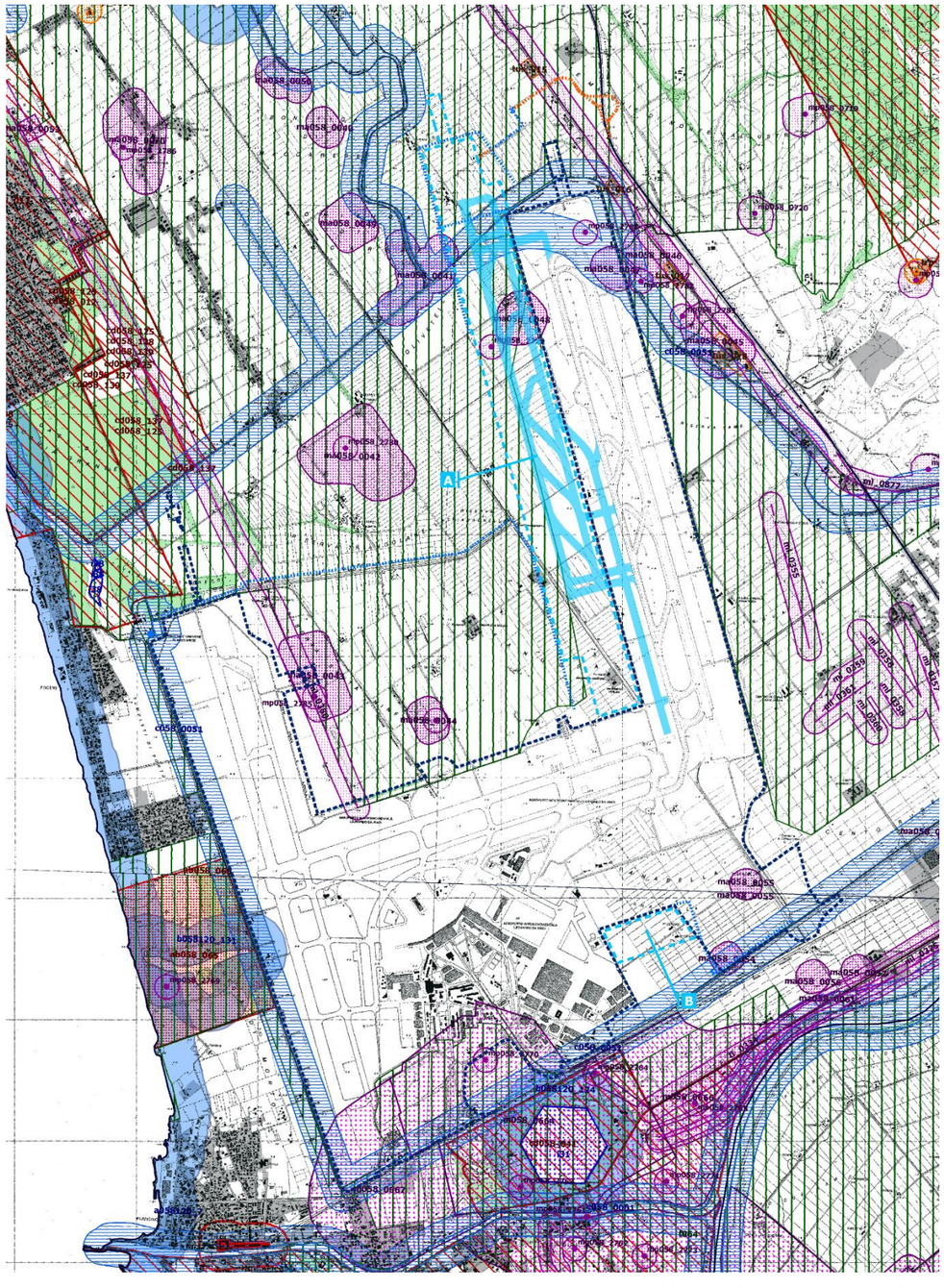
Sistema del Paesaggio Insediativo
- Paesaggio degli Insediamenti Urbani
- Reti Infrastrutture e Servizi

- Ambiti di Recupero e Valorizzazione Paesistica
- Aree o Punti di Visuali

- Proposte comunali di modifica dei PTP vigenti
- Limiti comunali

Note: la Legenda riporta esclusivamente i tematismi di Piano direttamente interessati dalle opere progettuali

Figura 3-3 PTPR Regione Lazio - Tavola A "Sistemi ed ambiti di paesaggio" (stralcio)



LEGENDA

Perimetro aeroportuale stato ante operam

Schematizzazione Interventi di Fase 1 Masterplan 2030

Opere aeroportuali
- A Sistema 16R/34L
- B Espansione Est piazzale aeromobili

Opere complementari

Opere di cantierizzazione

Beni paesaggistici

Ricognizione delle aree tutelate per legge
art. 134 co. 1 lett. b e art. 142 co. 1 Dlvo 42/04

VINCOLI RICOGNITIVI DI LEGGE	c058_001	c) corsi delle acque pubbliche	art. 7 L.R. 24/98
	f058_001	f) parchi e riserve naturali	art. 9 L.R. 24/98
	g058	g) aree boscate n.b. le aree boscate percorse da incendi non sono rappresentate nel presente elaborato	art. 10 L.R. 24/98
	m058_001	m) ambiti di interesse archeologico già individuati	art. 13 co 3 lett. a L.R 24/98
	mp058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni puntuali con fascia di rispetto	art. 13 co 3 lett. a L.R 24/98
	ml058_001	m) aree di interesse archeologico già individuate - beni lineari con fascia di rispetto	art. 13 co 3 lett. a L.R 24/98
sigla identificativa	ml058_001	ml: riferimenti alla lettera dell'art. 136 e 142 del Dlvo 42/04	
		058: codice ISTAT della provincia	
		001: numero progressivo	

Note: la Legenda riporta esclusivamente i tematismi di Piano direttamente interessati dalle opere progettuali

Figura 3-4 PTPR Regione Lazio – Tavola B "Beni paesaggistici" (stralcio)

3.3.2 Beni culturali e di interesse archeologico

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

- Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. m del D.lgs. 42/2004 e smi,
- Beni del Patrimonio monumentale inseriti nella Carta del Rischio dell'ISCR.

Per la localizzazione di tali Beni 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".

Gli elementi identificati dalla documentazione consultata sono rappresentati nell'elaborato cartografico "Carta dei beni culturali e vincolo archeologico" allegato al presente Studio (Cod. 0A855T0000SITEF01QUPRM00000DAMB1104-0).

Per quanto concerne i Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 42/2004 e smi, dalla analisi di detta Carta emerge che nessuna iniziativa progettuale oggetto di indagine andrà ad interessare tale tipologia di bene.

Rispetto alle Zone di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. m del D.lgs. 42/2004 e smi si rileva che l'area di intervento relativa all'espansione Est dei piazzali aeromobili non interessa alcuna di dette aree vincolate, mentre nella seguente Tabella 3-6, sono riportate le interferenze con i siti relativi alla realizzazione della quarta pista di volo e interessate dalle opere complementari e di cantierizzazione.

Tabella 3-6 Rapporto tra opere complementari e le Zone di interesse archeologico

Opere	*Interferenza con le Zone di interesse archeologico*
Quarta pista di volo	• Zone archeologiche (art. 142, co. 1 let. m del D.lgs. 42/2004 e smi), riconducibili a: ○ Aree ed ambiti di interesse archeologico, ○ Beni puntuali di interesse archeologico
Opere viarie complementari	• Zone archeologiche (art. 142, co. 1 let. m del D.lgs. 42/2004 e smi), riconducibili a: ○ Aree ed ambiti di interesse archeologico
Opere idrauliche complementari	• Zone archeologiche (art. 142, co. 1 let. m del D.lgs. 42/2004 e smi), riconducibili a: ○ Aree ed ambiti di interesse archeologico ○ Beni lineari di interesse archeologico
Opere di cantierizzazione	• Zone archeologiche (art. 142, co. 1 let. m del D.lgs. 42/2004 e smi), riconducibili a: ○ Beni lineari di interesse archeologico

Per la disciplina di tutela relativa alle aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi, si rimanda a quanto disposto dalla legge regionale 24/98 all'interno del Paragrafo 3.3.1.

Rispetto a tali tipologie di interferenze si specifica che, nell'ambito della presente procedura di VIA è stata redatta la Relazione Paesaggistica, predisposta ai sensi del DPCM 12/12/2005, alla quale si rimanda, ai fini dell'istanza di autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 146 del D.lgs. 42/2004 e smi.

3.3.3 Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

Il sedime aeroportuale di Fiumicino è circoscritto da territori appartenenti alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, istituita ai sensi della Legge 394/91 con DM Ambiente 29/03/1996.

Le relazioni intercorrenti tra le iniziative progettuali di Fase 1 del Masterplan e gli ambiti di Riserva sono riportati nella tabella che segue, facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta delle aree naturali protette" allegato al presente Studio (Cod. 0A855T0000SITEF01QUPRM00000DAMB1105-0).

Con riferimento a dette relazioni, si specifica che l'area di intervento relativa alla estensione est dei piazzali aeromobili (Opere aeroportuali – B) non ricade all'interno del territorio della Riserva, condizione quest'ultima che si determina solo parzialmente per quanto attiene al sistema 16R/34L (Opere aeroportuali – A) nei termini descritti alla seguente Tabella 3-7.

Tabella 3-7 Rapporto delle opere di Fase 1 del Masterplan con la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

Opere	Estensione totale delle opere (ha)	Interferenza	
		Zona 1 in ha (%)	Zona 2 in ha (%)
Area quarta pista	238	64 (27%)	62 (26%)
Opere idrauliche*	23	6 (26,1%)	13 (56,5%)
Opere viarie	6	1 (16,7%)	5 (83,3%)

* Esclusi "Potenziamento Canale Alitalia" e "Potenziamento dell'idrovora Focene Aeroporto" in quanto non ricompresi nella Riserva

A tale riguardo, occorre in primo luogo evidenziare che, rispetto alla complessiva estensione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, l'area del Sistema 16R/34L ne interessa una quota parte ammontante a circa l'1%.

Osservando la tabella sopra riportata (Tabella 3-7) occorre altresì specificare che tale area di intervento non ricade interamente all'interno dell'ambito della Riserva; infatti, rispetto ad un'estensione complessiva pari a circa 238 ettari, circa il 47%, pari a 112 ettari, si trova all'esterno dell'area naturale protetta.

Per quanto concerne invece la restante parte, pari a 126 ettari (53%), questa ricade in zona 1 per 64 ettari e in zona 2 con 62 ettari.

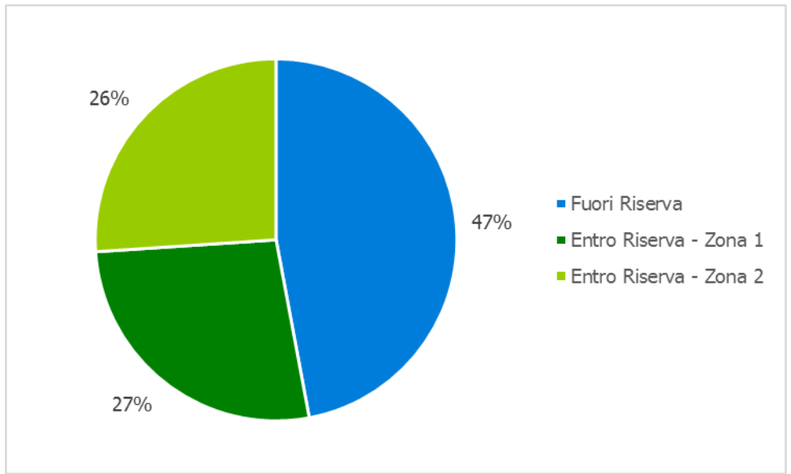


Figura 3-5 Ripartizione dell'area di intervento della quarta pista di volo all'interno ed esterno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

Rispetto alla realizzazione della quarta pista, le opere viarie e idrauliche, pur ricadendo interamente all'interno della Riserva, per le loro caratteristiche di opere lineari e per le loro entità dimensionali, sono tali da determinare una interferenza con la Riserva ancor meno rilevante, come è riportato in Tabella 3-8.

Tabella 3-8 Rapporto delle opere complementari con la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano

Opere	Estensione delle opere (km^2)	Interferenza con la Zona 1 in km^2 (%)	Interferenza con la Zona 2 in km^2 (%)
Opere idrauliche*	0,23	0,06 (26,1%)	0,13 (56,5%)
Opere viarie	0,06	0,01 (16,7%)	0,05 (83,3%)

* Esclusi "Potenziamento Canale Alitalia" e "Potenziamento dell'idrovora Focene Aeroporto" in quanto non ricompresi nella Riserva

Se per quanto attiene alla zona 2, la normativa di tutela (DM Ambiente 29/03/1996) prevede la possibilità, nelle more dell'entrata in vigore del Piano di Gestione, di sopporre ad autorizzazione alcuni nuovi interventi di rilevante trasformazione del territorio, tra i quali sono comprese le opere di mobilità (cfr. art. 8), per quanto invece riguarda la zona 1 la suddetta normativa fa esplicito divieto di «qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione».

Quanto sopra richiamato evidenzia la sostanziale diversità di situazione che, rispetto al quadro dei rapporti di conformità prima descritti, configura il rapporto intercorrente tra aree di intervento e Riserva del Litorale Romano e, con ciò, evidenzia la necessità di intraprendere uno specifico percorso volto alla riperimetrazione delle parti del territorio di detta Riserva interessate dal Masterplan in esame.

In tale prospettiva un possibile percorso potrebbe risiedere nell'attivazione di un confronto interistituzionale nel quale siano coinvolti, oltre al Proponente (ENAC), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Protezione Natura e del Mare, Regione Lazio e le relative direzioni Territorio ed Urbanistica, ed Ambiente, la Commissione della Riserva, nonché gli Enti locali, e che, sulla scorta di un preventivo studio finalizzato alla valorizzazione ambientale e naturalistica delle aree in oggetto, arrivi all'elaborazione di una proposta di riperimetrazione, la quale sappia contemperare le istanze di tutela perseguite dal DM di istituzione della Riserva con quella di garantire al Paese, ed in particolare agli utenti ed alle imprese, la sicurezza dei voli, la tutela dei diritti, la qualità dei servizi del trasporto, che costituisce la missione posta istituzionalmente in capo ad ENAC e che, in ultima istanza, rappresenta la motivazione che soggiace all'iniziativa in progetto ed ai connessi interventi previsti dal Masterplan 2030.

Tale proposta, una volta condivisa tra le parti, potrebbe essere recepita all'interno di uno schema di decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la nuova perimetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, da trasmette-

re alla Regione Lazio, ai fini dell'intesa prevista dall'articolo 2 co. 23 della Legge 426/98[2] ed alla Conferenza Unificata ai fini dell'espressione del parere previsto ai sensi dell'art. 77, co. 2 del D.lgs. 112/98[3].

3.3.4 Le altre aree di interesse ambientale

Il territorio circostante l'Aeroporto di Fiumicino, oltre alla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, presenta un discreto numero di aree naturali protette; in tal senso, ai fini del presente Studio sono state prese in considerazione anche le seguenti aree sottoposte a disciplina di tutela:

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

Nella tabella che segue si riporta l'analisi delle relazioni tra dette aree naturali protette e le aree di intervento, facendo riferimento all'elaborato cartografico "Carta delle aree naturali protette" (cfr. 0A855T0000SITEF01QUPRM00000DAMB1105-0).

Tabella 3-9 Aree naturali protette prossime ai siti di intervento

Sito di intervento	*Distanza dalle aree naturali protette*
Area intervento quarta pista	• Oasi di Macchia Grande (EUAP0447): 3 km • Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (SIC IT6030023): 2,6 km • Macchia Grande di Ponte Galeria (SIC IT6030025): 2,3 km • Isola Sacra (SIC IT6030024): 7,3 km • Lago di Traiano (ZPS IT6030026): 3 km • Litorale Romano (IBA117): ricadente
Area estensione est piazzali aeromobili	• Oasi di Macchia Grande (EUAP0447): 4,8 km • Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (SIC IT6030023): 4,8 km • Macchia Grande di Ponte Galeria (SIC IT6030025): 6 km • Isola Sacra (SIC IT6030024): 5,7 km • Lago di Traiano (ZPS IT6030026): 1,2 km • Litorale Romano (IBA117): ricadente
Opere complementari	• Oasi di Macchia Grande (EUAP0447): 120 m • Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (SIC IT6030023): ricadente • Macchia Grande di Ponte Galeria (SIC IT6030025): 1,5 km • Isola Sacra (SIC IT6030024): 7,9 km • Lago di Traiano (ZPS IT6030026): 4,8 km • Litorale Romano (IBA117): ricadente
Opere di cantierizzazione	• Oasi di Macchia Grande (EUAP0447): 4 km • Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (SIC IT6030023): 3,7 km • Macchia Grande di Ponte Galeria (SIC IT6030025): 1,5 km • Isola Sacra (SIC IT6030024): 11,7 km • Lago di Traiano (ZPS IT6030026): 7,5 km • Litorale Romano (IBA117): ricadente

Dalle tabelle sopra riportate emergono le seguenti consideraizoni:

- una parte delle opere idrauliche complementari previste ricade all'interno del SIC di "Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto" (IT6030023),
- l'insieme delle opere aeroportuali, di cantierizzazione e complementari previste ricadono nell'ambito dell'area IBA 117 "Litorale Romano",
- l'insieme delle opere aeroportuali, di cantierizzazione e complementari non interessano aree Ramsar; le distanze intercorrenti tra tali aree ed i siti di intervento sono tali da potersi considerare trascurabili.

[2] Ai sensi del citato articolo, che sostituisce l'art. 2 co. 7 della L 394/91, «la classificazione e l'istituzione dei parchi nazionali e delle riserve naturali statali, terrestri, fluviali e lacuali, sono effettuate d'intesa con le regioni».

[3] Ai sensi del succitato articolo «l'individuazione, l'istituzione e la disciplina generale dei parchi e delle riserve nazionali, comprese quelle marine e l'adozione delle relative misure di salvaguardia sulla base delle linee fondamentali della Carta della natura, sono operati, sentita la Conferenza unificata».

3.3.5 Vincolo idrogeologico

Le aree di intervento indagate non sono gravate da Vincolo Idrogeologico regolato dal RDL 30/12/1923 n. 3267 come riportato nella Tavola dei vincoli contenuta nel Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE) del Lazio (cfr. Figura 3-6).

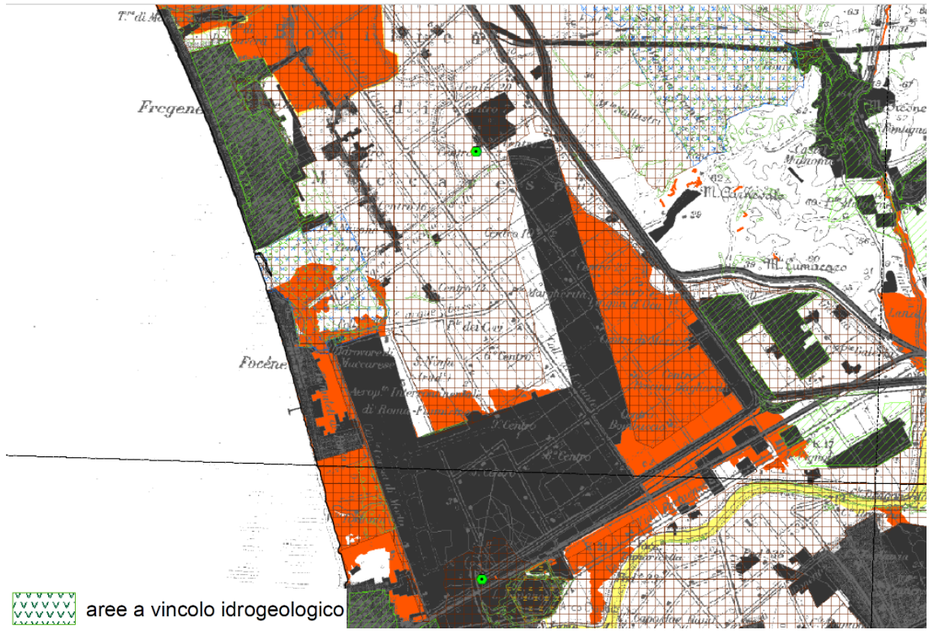


Figura 3-6 Stralcio tavola dei Vincoli del PRAE Lazio

3.4 QUADRO DI SINTESI

3.4.1 Sintesi delle analisi di coerenza

L'analisi dei rapporti di coerenza con gli strumenti di pianificazione discende dalla considerazione degli obiettivi che stanno alla base degli interventi previsti dal Masterplan oggetto del presente SIA che, per l'appunto, riguardano il potenziamento delle attrezzature e delle dotazioni logistiche, finalizzato a soddisfare lo sviluppo della domanda di trasporto aereo.

I rapporti di coerenza, che si esplicano allorquando l'iniziativa progettuale o il progetto rientrano rispettivamente nel sistema degli obiettivi e/o nelle previsioni degli strumenti di pianificazione indagati, nel caso specifico, trovano riscontro all'interno del **Piano Territoriale Provinciale Generale**: nel definire gli obiettivi e le strategie del Sistema della mobilità e, più precisamente, di quelli relativi al trasporto aereo, il Piano sostiene il potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale di Fiumicino ed il miglioramento della sua accessibilità, in relazione al previsto incremento della domanda.

Si riscontra la coerenza anche con quanto dettato dal **Piano Nazionale Aeroporti** che, in riferimento all'Aeroporto di Fiumicino (primo hub nazionale), prevede interventi diretti sia alle infrastrutture aeroportuali, comprendendo tra questi la realizzazione di una nuova pista di volo e l'ampliamento dei piazzali, sia al miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità, al fine di soddisfare la futura domanda di trasporto aereo.

Analogamente, si riscontra la coerenza con il **Piano Generale dei Trasporti e Logistica** che, al fine di rispondere alla crescente domanda del trasporto aereo, considera fondamentale un'azione di potenziamento e ammodernamento dei due principali hub italiani, ovverosia quello di Milano Malpensa e quello di Roma Fiumicino.

Il **Piano Regionale Mobilità Trasporti e Logistica del Lazio,** che nell'ambito degli scenari di riferimento elenca gli sviluppi futuri della mobilità, dei trasporti e della logistica e gli interventi così come previsti da altri Piani e Programmi, in riferimento all'Aeroporto di Fiumicino, prende in considerazione quanto previsto nel piano di sviluppo degli aeroporti predisposto da ENAC d'intesa con Aeroporti di Roma. In tal senso nel citare il progetto denominato "Fiumicino Nord" o "Fiumicino Due", tra gli interventi da questo previsti, si fa riferimento anche al completamento di una nuova pista di volo ed al potenziamento dei piazzali di sosta aeromobili.

3.4.2 Sintesi delle analisi di conformità

Sulla scorta delle analisi dei rapporti di conformità intercorrenti tra il Disegno programmatico di struttura del **Piano Territoriale Provinciale Generale** e le opere in oggetto si evince che le aree di intervento si collocano all'interno delle Sedi delle funzioni strategiche metropolitane del Sistema insediativo funzionale e, in particolare, nell'ambito dell'area di intervento relativa alla realizzazione della quarta pista di volo, emerge la presenza di Aree buffer appartenenti alla Rete Ecologica Provinciale (REP) e la Riserva Naturale Statale Litorale Romano, che costituisce un'area con regimi di tutela vigenti sovraordinati della REP.

Per le Sedi delle funzioni strategiche metropolitane il Piano persegue una maggiore aggregazione territoriale, specializzazione funzionale, qualificazione interna e relazioni a sistema delle sedi, attraverso una loro organizzazione in Parchi delle funzioni strategiche metropolitane (PSM).

Nel caso specifico, nell'ambito aeroportuale di Fiumicino è presente il Parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane direttrice Roma/Fiumicino (PSM2), che è costituito da un sistema di aree attrezzate per le funzioni strategiche di interesse metropolitano e nazionale, per il quale tra le attività da favorire vi sono servizi logistici, attività ad alta tecno-

logia, Business District, Business Park, terziario avanzato, direzionalità e uffici di rappresentanza connessi all'Aeroporto Internazionale di Fiumicino.

Per quanto invece concerne le aree buffer della REP, ai sensi dell'art. 27 delle norme di Piano, l'uso U.S. "Attività di servizio pubblico o d'interesse pubblico, quali infrastrutture, impianti tecnologici e per la produzione di energie rinnovabili e attrezzature di servizio pubblico, necessitati da collocazione extraurbana, se compatibili", all'interno del quale si colloca l'intervento progettuale oggetto del presente Studio, è consentito solo mediante le seguenti azioni:

- conservare le attività agricole idonee e la presenza antropica nelle aree di interesse paesaggistico-ambientale marginali agli ecosistemi;
- favorire lo sviluppo del turismo naturalistico e culturale ed indirizzare le attività del tempo libero verso la fruizione delle risorse ambientali con l'offerta di una gradualità di usi compatibili;
- organizzare ai margini dei sistemi verdi le attività più invasive (ad esempio parchi tematici, campeggi, attrezzature sportive, piste ciclabili) e indirizzare su percorsi naturalistici o storici la domanda verso beni più pregiati;
- aggregare nell'ambito dei piani comunali le previsioni di parchi urbani, standard di verde, servizi sociali e per lo sport a sostegno ed ampliamento dei sistemi ambientali verdi provinciali.

Rispetto al regime di trasformazione previsto dal **Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino** si evidenziano le seguenti sottozone interessate dalle opere di intervento previste:

- B1a "Zone di mantenimento e conservazione delle superfici esistenti appartenenti a nuclei isolati di impianto storico",
- E2 "Zone agricole in territorio collinare",
- E3 "Zone agricole della bonifica a carattere estensivo",
- E4 "Zone agricole site in aree di elevato pregio ambientale",
- F1a3 "Attrezzature aeroportuali e di supporto all'aeroporto",
- F2a "Parco naturale",
- F2l "Verde urbano e d'arredo".

La Sottozona B1a comprende nuclei edilizi esterni ai centri abitati che presentano caratteri consolidati e valori morfo-tipologici e/o storico-documentali, facendo particolare riferimento ai centri e i casali della «bonifica» attualmente destinati ad usi prevalentemente residenziali.

All'interno delle zone agricole E sono ammesse attività e destinazioni d'uso strettamente legate alla conduzione del fondo e altre attività compatibili con il contesto ambientale.

Per la sottozona F1a3, che comprende le aree demaniali aeroportuali e le attrezzature legate all'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci, le cui regole devono essere oggetto di piani di sviluppo, studio e progetti concertati fra l'A.C. e l'authority aeroportuale nel rispetto della vigente normativa in materia, l'art. 48 delle norme del PRG ammette per gli edifici e impianti pubblici e/o di interesse pubblico l'uso della facoltà di deroga alle disposizioni delle norme stesse.

Nella sottozona F2a sono vietate le nuove costruzioni e qualsiasi intervento di trasformazione dei luoghi, fatti salvi quelli volti alla conservazione, al recupero e alla valorizzazione del patrimonio naturalistico e paesistico. Gli usi consentiti e gli interventi di trasformazione ammissibili sono disciplinati dallo strumento di Gestione della Riserva del Litorale Romano.

In ultimo, le norme di Piano non dettano alcuna particolare disposizione in merito alla Sottozona F2l.

Per quanto attiene ai rapporti con il regime di trasformazione ed uso dei suoli definiti dal **PRG di Roma Capitale**, occorre in primo luogo evidenziare che solo una porzione di opera di cantierizzazione relativa al sistema viario di accesso alle aree di cantiere nord e connessione con A12 ricade all'interno di tale pianificazione e, nello specifico, interessando le seguenti zone come individuate da Piano:

- Sistemi e regole
  - Sistema ambientale "Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano",
- Rete Ecologica
  - "Aree protette: parchi regionali istituiti e Tenuta di Castel Porziano",
  - "Componente primaria",
  - Reticolo idrografico secondario.

Per quanto concerne le Aree protette, nel caso in specie rappresentate dalla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, il PRG stabilisce che in tali aree, fino all'approvazione del relativo "Piano di gestione", si applica la disciplina della legge n. 394/1991 e del DM Ambiente 29 marzo 1996.

Relativamente alla componente primaria della Rete Ecologica, il PRG prevede azioni volte prevalentemente alla loro tutela e salvaguardia; data l'esigua entità dell'opera viaria prevista all'interno della porzione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano ricadente nel territorio di Roma Capitale, gli effetti che questa può determinare sugli ecosistemi ivi presenti possono ragionevolmente considerarsi trascurabili, anche in considerazione della sua ubicazione a margine della Riserva ed in prossimità della Autostrada "Roma-Civitavecchia" esistente, area che, di per sé, può considerarsi già compromessa per la presenza dell'arteria stradale principale.

Per quanto concerne il reticolo idrografico, le norme del PRG (art. 71) permettono la realizzazione delle opere necessarie ai fini del collegamento delle infrastrutture di rete, tra cui

quelle viarie, a condizione che siano associati ad interventi di Mitigazione di Impatto ambientale (MIA), ai sensi dell'art. 10 delle norme di Piano, volti a ridurre o migliorare l'impatto sulle componenti naturalistiche e paesaggistiche, conseguente alla realizzazione delle opere previste.

Relativamente al sistema dei vincoli e delle tutele, il quadro dei rapporti intercorrenti tra questi e le aree di intervento, rappresentato nella "Carta dei vincoli e delle tutele" allegata al presente Studio (Cod. 0A855T0000SITEF01QUPRM00000DAMB1106-0), in termini di interferenza fisica risulta il seguente (cfr. Tabella 3-10).

Tabella 3-10 Quadro di sintesi dei rapporti intercorrenti tra aree di intervento ed aree e beni soggetti a vincolo e/o disciplina di tutela

Condizione delle aree di intervento	*Tipologie di aree e beni soggetti a vincoli e/o disciplina di tutela*
Non ricadente	• Zone vincolate ai sensi della parte Seconda del D.lgs. 42/2004 e smi in quanto le aree di intervento non interessano direttamente o indirettamente beni culturali dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 10 del citato Decreto legislativo • Immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi • Zone a Protezione Speciale appartenenti alla rete Natura 2000 • Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar del 2 febbraio 1971 • Aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 30/12/1923 n. 3267
Ricadente	• Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. 42/2004 e smi e, segnatamente, al co. 1, lettere: c) corsi d'acqua e relative sponde f) parchi e riserve naturali g) aree boscate m) zone di interesse archeologico • Sito di Interesse Comunitario appartenente alla Rete Natura 2000: Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (IT6030023) • Important Bird Areas – Area IBA 117 "Litorale Romano" • Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, zona 1 e zona 2

In merito ai detti rapporti emerge:

- **Beni paesaggistici di cui all'articolo 142 del D.lgs. 42/2004 e smi**

  Come disposto dall'articolo 146 del medesimo decreto, è stata predisposta la Relazione paesaggistica ai fini della «verifica della compatibilità fra interesse paesaggistico tutelato ed intervento progettato». La suddetta Relazione paesaggistica è stata redatta in osservanza di quanto stabilito dal DPCM 12 dicembre 2005.

- **SIC Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (IT6030023)**

  Il sito in questione è interessato unicamente dalle opere complementari idrauliche e, nello specifico, dall'intervento di Potenziamento del Canale delle Vergini (Opere complementari idrauliche – intervento d).

  L'entità dell'area interessata ammonta a 0,016 km^2, pari allo 0,5% dell'estensione complessiva del sito Natura 2000, che risulta eguale a 3,17 km^2.

  In conformità con quanto disposto dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, che costituisce integrazione e modifica del DPR 8 settembre 1997, n. 357, è stato predisposto lo Studio per la Valutazione di Incidenza che ha preso in considerazione, oltre al SIC di Macchia Grande di Focene e Macchia dello Stagneto (IT6030023), tutti i restanti Siti di importanza comunitaria ricadenti entro un raggio di 10 chilometri dal perimetro del sedime aeroportuale e segnatamente i SIC "Macchia Grande di Ponte Galeria" (IT6030025) ed "Isola Sacra" (IT6030024), nonché la ZPS Lago di Traiano (IT60300026).

  Lo Studio di incidenza è stato elaborato secondo le indicazioni della guida metodologica "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6 (3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC", redatta dalla Oxford Brookes University per conto della Commissione Europea DG Ambiente e delle linee guida per la procedura di Valutazione di Incidenza approvate con delibera della Giunta Regionale del Lazio del 29 gennaio 2010, n. 64

- **Aree IBA**

  Le aree IBA costituiscono un insieme di siti individuati in tutto il mondo, da parte di associazioni non governative facenti parte del BirdLife International, sulla base di criteri ornitologici applicabili su larga scala. Tali aree si configurano come strumento tecnico per l'individuazione delle zone prioritarie alle quali si applicano gli obblighi di conservazione previsti dalla Direttiva e rappresentano il riferimento per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di ZPS ed il progressivo completamento di questa parte della Rete Natura 2000.

  Nel caso in specie, a partire dall'individuazione dell'IBA 117 "Litorale Romano", la ricognizione compiuta ha trovato applicazione nella designazione delle due seguenti ZPS:

  - IT6030026 Lago di Traiano,
  - IT6030084 Castel Porziano (Tenuta presidenziale)

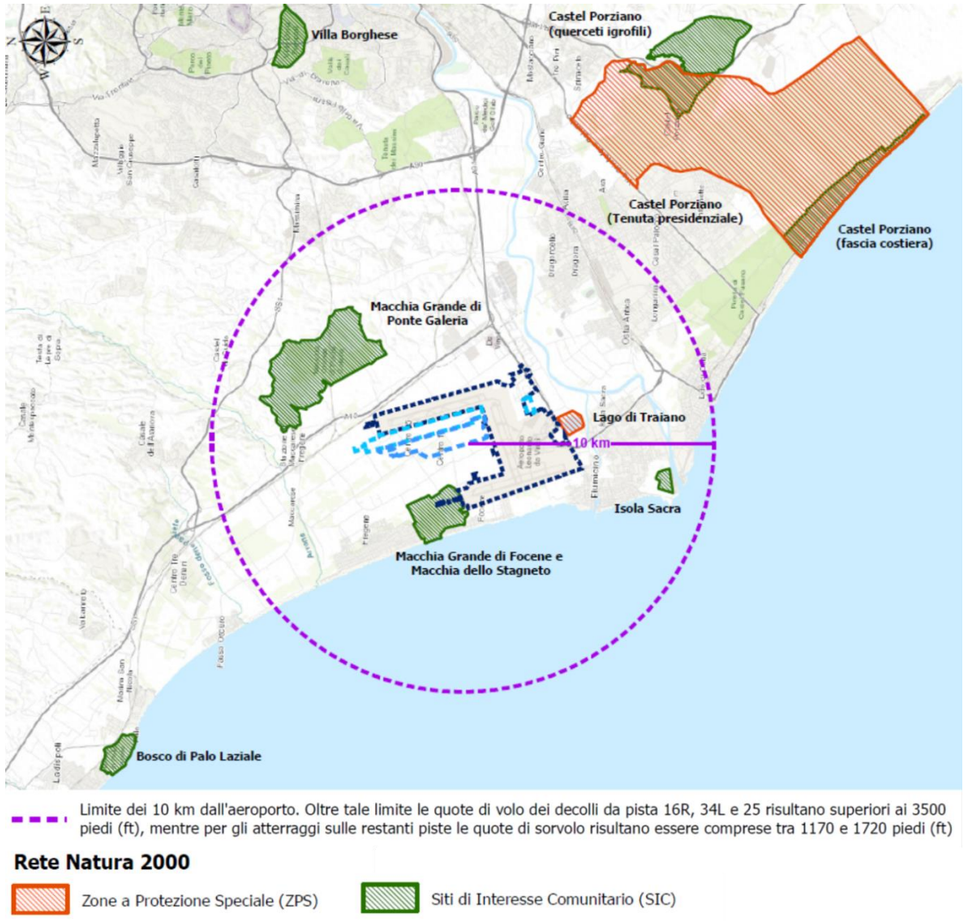


Figura 3-7 Aree della Rete Natura 2000 ricadenti entro il raggio di 10 km dall'aeroporto

Rispetto a tali due ZPS, soltanto quella Lago di Traiano ricade all'interno della porzione territoriale corrispondente ad una distanza pari a dieci chilometri dal centro dell'aeroporto, valore oltre il quale le quote di volo dei decolli da pista 16R, 34L e 25 risultano superiori ai 3500 piedi (ft), mentre per gli atterraggi sulle restanti piste le quote di sorvolo risultano essere comprese tra 1170 e 1720 piedi (ft) (cfr. Figura 3-7).

In ragione di ciò, la ZPS Lago di Traiano è stata considerata all'interno dello Studio di incidenza ambientale allegato al presente SIA, così come specificato al punto precedente.

- **Riserva Naturale Statale del Litorale Romano**

  Il territorio della Riserva è interessato da quota parte dell'intervento Sistema 16R/34L (pista 4 ed opere connesse), nonché dalle opere complementari viarie ed idrauliche.

  Per quanto specificatamente concerne l'intervento Sistema 16R/34L, questo interessa una porzione del territorio della Riserva pari al 1% della sua estensione complessiva e ricade sia in Zona 1 che in Zona 2. In particolare, rispetto ad un'estensione complessiva dell'intervento di circa 238 ettari, circa 112 ettari (47%), sono all'esterno dell'area naturale protetta, mentre dei restanti 126 ettari (53%), ricadono 64 ettari in zona 1 (27%) e 62 ettari in zona 2 (26%).

  Le opere viarie e idrauliche, pur ricadendo interamente all'interno della Riserva, per le loro caratteristiche di opere lineari e per le loro caratteristiche dimensionali, interessano solo una minima parte dell'area protetta, pari a circa 0,29 km^2, ricadenti per circa il 24% in Zona 1 e per il restante 62% in Zona 2.

  Relativamente al regime di tutela, assunto che nelle more dell'entrata in vigore del Piano di Gestione vige quanto disposto dal DM Ambiente 29/03/1996, per la Zona 2 dette norme prevedono la possibilità di sopporre ad autorizzazione alcuni nuovi interventi di rilevante trasformazione del territorio, tra i quali sono comprese le opere di mobilità (cfr. art. 8), mentre per la zona 1 la suddetta normativa fa esplicito divieto di «qualsiasi nuovo intervento di modificazione del territorio e di ulteriore urbanizzazione».

  Stante la suddetta differenza di regime di trasformazione secondo il quale sono disciplinate le aree interessate dalle opere di Fase 1 del Masterplan 2030, si prospetta la necessità di intraprendere uno specifico percorso volto alla riperimetrazione delle parti del territorio di detta Riserva interessate dal Masterplan in esame.

  In tale prospettiva un possibile percorso potrebbe risiedere nell'attivazione di un confronto interistituzionale nel quale siano coinvolti, oltre al Proponente (ENAC), il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Protezione Natura e del Mare, Regione Lazio e le relative direzioni Territorio ed Urbanistica, ed Ambiente, la Commissione della Riserva, nonché gli Enti locali, e che, sulla scorta di un preventivo studio finalizzato alla valorizzazione ambientale e naturalistica delle aree in oggetto, arrivi all'elaborazione di una proposta di riperimetrazione che, una volta condivisa tra le parti, potrebbe essere recepita all'interno di uno schema di decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la nuova perimetrazione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, da trasmettere alla Regione Lazio, ai fini dell'intesa prevista dall'articolo 2 co. 23 della

Legge 426/98[4] ed alla Conferenza Unificata ai fini dell'espressione del parere previsto ai sensi dell'art. 77, co. 2 del D.lgs. 112/98[5].

[4] Ai sensi del citato articolo, che sostituisce l'art. 2 co. 7 della L 394/91, «la classificazione e l'istituzione dei parchi nazionali e delle riserve naturali statali, terrestri, fluviali e lacuali, sono effettuate d'intesa con le regioni».

[5] Ai sensi del succitato articolo «l'individuazione, l'istituzione e la disciplina generale dei parchi e delle riserve nazionali, comprese quelle marine e l'adozione delle relative misure di salvaguardia sulla base delle linee fondamentali della Carta della natura, sono operati, sentita la Conferenza unificata».