



Comune di Pomezia



Progetto definitivo del collegamento viario Pomezia - S.Palomba

Studio di impatto ambientale

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO





Studio di impatto ambientale

Sommarario

1	INTRODUZIONE	2			
2	INQUADRAMENTO ED ARTICOLAZIONE TERRITORIALE ED AMMINISTRATIVA	3			
2.1	GENERALITÀ	3			
2.2	ASSETTO INSEDIATIVO.....	3			
2.3	PRINCIPALI DATI DEMOGRAFICO/SOCIALI	5			
3	LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE E LE RELAZIONI CON IL PROGETTO	7			
3.1	PIANIFICAZIONE DI RILEVANZA TERRITORIALE.....	7			
3.1.1	<i>Generalità</i>	<i>7</i>			
3.1.2	<i>Il Quadro di riferimento territoriale del 1998.....</i>	<i>8</i>			
3.1.3	<i>Il Piano territoriale regionale generale del 2000.....</i>	<i>9</i>			
3.1.4	<i>Il Piano Territoriale Paesistico Regionale.....</i>	<i>11</i>			
3.1.5	<i>Il documento di indirizzi e lo schema di Piano territoriale provinciale generale di Roma 12</i>				
3.1.6	<i>Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP).....</i>	<i>15</i>			
3.1.7	<i>Il Piano regionale di Bonifica del 1999.....</i>	<i>17</i>			
3.1.8	<i>Piani di bacino per l'assetto idrogeologico</i>	<i>18</i>			
4	STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI	21			
5	STRUMENTI PER LA PIANIFICAZIONE ECONOMICA REGIONALE	21			
5.1	IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA REGIONALE 2003-2005				
	21				
5.2	IL DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2000-2006.....	21			
6	PIANIFICAZIONE DI SETTORE.....	23			
6.1	GENERALITÀ	23			
6.2	PROGRAMMAZIONE NAZIONALE: DAL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA, ALLA PROGRAMMAZIONE DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: LA LEGGE OBIETTIVO DEL 2001	23			
6.3	IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI DEL LAZIO DEL 1990 E IL NUOVO SCHEMA INFRASTRUTTURALE DEL PTRG DEL 2000.....	25			
6.4	LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE PER IL SETTORE DELLA VIABILITÀ	26			
7	SISTEMA DEI VINCOLI E DEI CONDIZIONAMENTI ALLA TRASFORMABILITÀ ..	27			
7.1	AREE PROTETTE	27			
7.2	SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA E ZONE A PROTEZIONE SPECIALE	28			
7.3	VINCOLI SPECIFICI	29			
8	PROGRAMMI COMPLESSI E CONCERTAZIONE	30			
8.1	GENERALITÀ.....	30			
8.2	PATTO TERRITORIALE PER LO SVILUPPO DELL'AREA DI POMEZIA	30			
8.3	PRUSST "LATIUM VETUS"	31			
8.4	LA PROGRAMMAZIONE PER IL LITORALE DEL LAZIO	31			
9	CONCLUSIONI SULLE RELAZIONI FRA QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTO.....	34			



Studio di impatto ambientale

1 INTRODUZIONE

Il contenuto del Quadro Programmatico è finalizzato alla descrizione dei programmi, dei piani e degli altri strumenti che influenzano l'assetto territoriale ed urbanistico nell'area interessata dal progetto al fine di verificare le relazioni fra l'intervento stesso e tali documenti di governo del territorio.

Attraverso la lettura dei documenti dei principali piani e programmi, territoriali e locali si ricostruirà l'intreccio di azioni di pianificazione e programmazione sul territorio e la loro stratificazione in atti formali, siano essi già vigenti o in fase di adozione.

La lettura di piani e programmi è condotta dal livello territoriale a quello comunale, passando per la focalizzazione dei piani del settore mobilità e trasporti (regionale e provinciali) al fine di costruire un quadro complessivo che restituisca lo stato della pianificazione nei diversi settori (indirizzo normativo, programmazione, sviluppo territoriale, tutela del paesaggio, infrastrutturazione e mobilità) così da consentire una sintesi critica della compatibilità del progetto con le suddette linee strategiche.

Per alcuni piani e programmi viene riportata una scheda esemplificativa che ne rende più evidente e sistematizzato il contenuto e ne consente il confronto con piani e programmi analoghi¹.

Gli strumenti per i quali si intende segnalare soltanto la presenza, ma che non contengono previsioni che sembrano rilevanti ai fini del presente progetto sono descritti esclusivamente attraverso la scheda sintetica.

¹ Le schede sopraccitate sono state acquisite dal sito ufficiale dell' Azienda per lo sviluppo economico, turistico ed occupazionale del litorale laziale SpA(www.litoralespa.it)

Il risultato di questa sintesi finale è presentato nel capitolo 6 "Relazioni con il progetto" come segnalazione di eventuali criticità che potrebbero necessitare di maggiori approfondimenti nelle fasi successive di progettazione e/o di adeguamento dei piani e dei programmi.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva dei principali piani e programmi di livello sovracomunale cui si farà riferimento

Piano o programma	Anno	Livello istituzionale	Riferimento delibera
Primo programma delle infrastrutture strategiche	2001	Cipe	Delibera 121/21.12.2001
Nuovo Piano generale trasporti e logistica	2001	Min. infrastrutture e trasporti	Del. Cons. Ministri 2.3.2001
Contratto di Programma Triennale 2003-2005	2003	Anas spa	Luglio 2003 ²
Documento unico di programmazione Lazio 2000-2006 (Docup)	2001	Regione	Decis. 2118/7.9.2001
Documento di programmazione economico-finanziaria 2003-2005 (Dpefr)	2002	Regione	2002
Quadro di riferimento territoriale del Lazio	1998	Regione	I.r. 38/1999
Piano territoriale generale regionale del Lazio	2000**	Regione	Del. G.R. 2581/19.12.2000
Piano regionale viabilità	1993*	Regione	I.r. 67/1993 e succ. modif.
Piano generale dei trasporti del Lazio	1990	Regione	-----
Schema di Piano regionale dei parchi e delle riserve	1997	Regione	I.r. 29/1997
Piano territoriale paesistico regione Lazio	1998***	Regione	(rif. L.r. 24/12998)
Piano straordinario per l'assetto idrogeologico dell'autorità dei bacini del Lazio	1999	Autorità dei bacini regionali del Lazio	Decreto legge 180/11.6.1998
Piano regionale di Bonifica	1999	Regione	(rif. L.r. 4/21.1.1984)
Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio	2003	Regione	Del. C.R. 30 e 31.7.2003
Piano territoriale provinciale generale di Roma	2001	Provincia	Del. C.P. 138/26.7.2001**** Del.C.P.214/25.3.03*****

*. La prima approvazione del piano è del 1993; successive modifiche lo hanno integrato fino alla I.r. 24/2002.

**.. Con I.r. 38/1999 è stato approvato il Qrt come "Schema di Ptrg".

***. Vedi approvazione norme tecniche coordinate dei Ptp, in attesa redazione Ptp regionale ai sensi della I.r. 24/1998.

**** Documento di indirizzi; ***** Schema di Ptpg

² Il Primo "Contratto di Programma Triennale 2003-2005" dell'Anas è un aggiornamento dell'ex *Programma Triennale 2002-2004*, redatto in conformità al decreto legge 8 luglio 2002 n.138 (legge 178/8.8.2002) di trasformazione dell'Anas in Società per Azioni e alla relativa Convenzione stipulata tra quest'ultima e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Studio di impatto ambientale

2 INQUADRAMENTO ED ARTICOLAZIONE TERRITORIALE ED AMMINISTRATIVA

2.1 GENERALITÀ

La realizzazione di un nuovo collegamento Pomezia-S.Palomba rientra nell'Accordo di Programma n° 1 del 22 febbraio 1996, riguardante la linea Roma-Formia, accordo in cui FS S.p.A. si impegna a realizzare, a propria cura ed a carico della TAV S.p.A., lo studio tecnico-economico, il progetto e la successiva realizzazione del nuovo collegamento.

Il progetto rientra di fatto nel programma di incremento e miglioramento dell'offerta di trasporto della Regione Lazio insieme agli interventi previsti dalla Provincia di Roma per l'adeguamento della S.P. Ardeatina e della S.P. Cancelliera, e agli interventi previsti dal Comune di Pomezia per la realizzazione del collegamento Pomezia -Torvaianica Alta.

L'ipotesi considerata mira a creare una valida alternativa alla S.P. Torvaianica-Albano, sulla quale gravita tutto il traffico pesante da/per la S.S. Pontina e che costituisce il principale collegamento con il litorale.

L'intervento completo è articolato in quattro lotti funzionali, i primi due lotti sono l'oggetto di questo studio e comprendono il collegamento diretto tra il centro abitato di Pomezia e la stazione ferroviaria di S. Palomba (e l'attiguo centro intermodale).

L'area interessata dall'intervento ricade unicamente nel Comune di Pomezia si sviluppa in senso Sud-Ovest/Nord-Est dal mare fino alla base del declivio esterno del Vulcano Laziale e occupa l'ultimo lembo dell'Agro Romano digradando verso Sud-Est, senza soluzione di continuità, nella Pianura Pontina.

La zona si può considerare strettamente collegata a quest'ultima non tanto per le caratteristiche morfologiche, (sono infatti assenti elementi tipici del paesaggio pontino quali cordoni dunosi allineati a breve distanza dalla costa e aree piatte di quota particolarmente bassa), quanto per la tipologia degli insediamenti presenti. L'area è infatti caratterizzata da una fitta presenza di tenute agricole, trasformatesi nel tempo in veri e propri centri industriali a intensa urbanizzazione, espressione di uno tra gli esempi più

vistosi e significativi di modificazione antropica di un paesaggio, fino a non molti decenni fa, incolto e malsano, a brevissima distanza dalla Capitale.

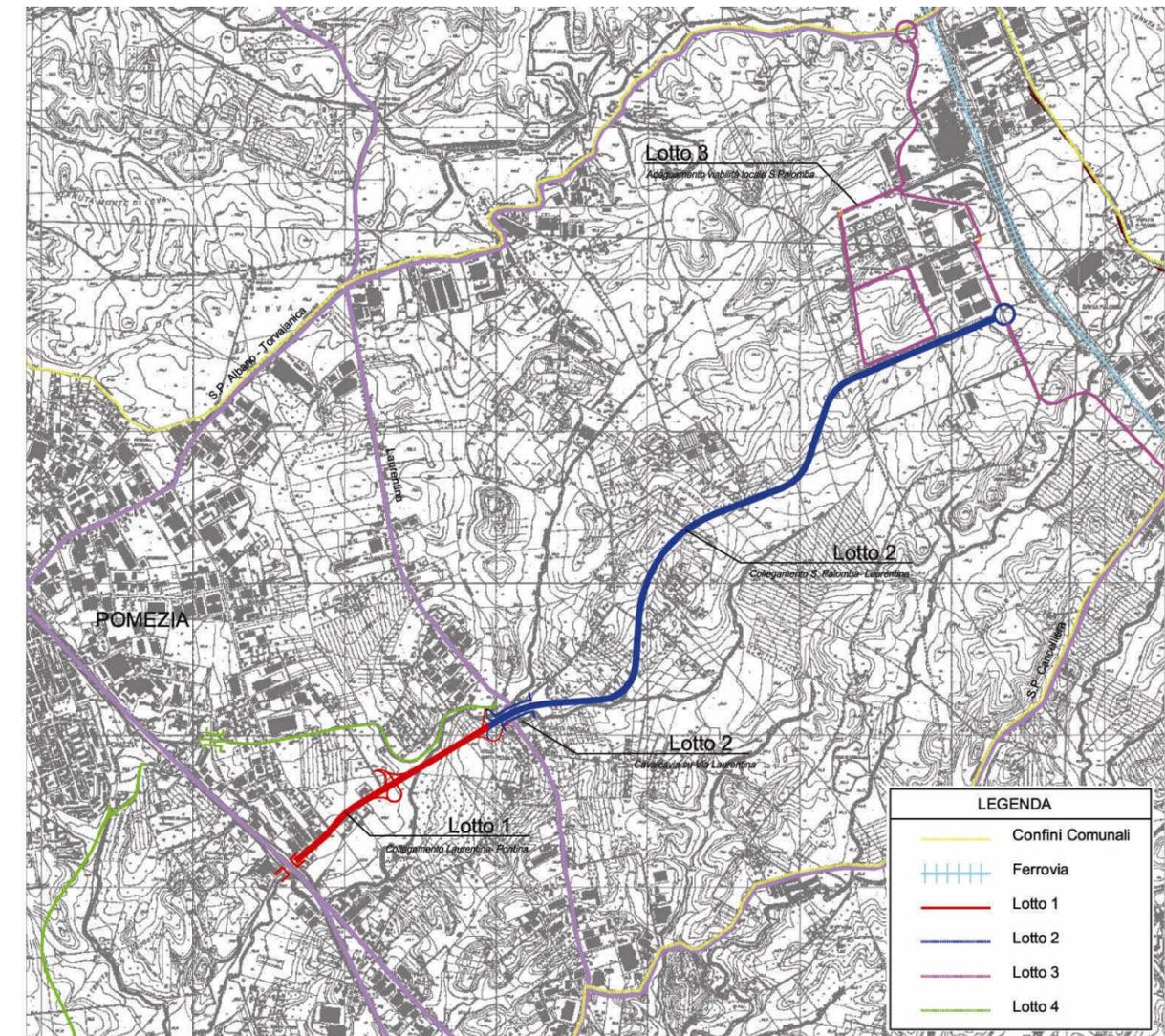


Fig 1: Corografia di progetto

2.2 ASSETTO INSEDIATIVO

Considerata la posizione strategica rispetto a Roma ed ai Castelli Romani, la vicinanza alle aree aeroportuali di Fiumicino e di Pratica di Mare e le importanti presenze ambientali



Studio di impatto ambientale

ed archeologiche, il Comune di Pomezia è di fatto al centro di un sistema urbano di primaria importanza, e sta acquistando sempre più i connotati di "quartiere funzionale" della Capitale. Ciò non di meno è caratterizzato da un degrado generale, che investe non solo gli edifici, ma anche le infrastrutture, i servizi comuni ed il sistema ambientale nella sua interezza.

Oggi il territorio comunale è caratterizzato da un modello insediativo bipolare, da un'analisi cartografica risulta infatti, essere diviso in due aree, contigue dal punto di vista geografico, e complementari dal punto di vista funzionale.

La prima, Pomezia, è caratterizzata da grandi concentrazioni industriali e residenziali, è la sede del Comune e di tutti gli uffici amministrativi nonché di tutte le attività commerciali e terziarie. Sorta *ex-nihilo* nel 1938, si è sviluppata intorno ai due assi viari primari: **S.S.148 Pontina** e la **S.P.101 Albano-Torvaianica**, si configura come un unicum urbanistico sorto in modo rapido, intensivo, disordinato, con ampie fasce di disorganizzazione territoriale, con le sofferte conseguenze circa l'assetto ambientale.

La seconda, Torvaianica (con l'appendice della vicina zona di Pratica di Mare) si sviluppa lungo la **strada litoranea** ed è caratterizzata dal forte indirizzo turistico-residenziale. Oggetto di una forte speculazione edilizia è fortemente carente di un'adeguata distribuzione di infrastrutture e servizi.

A questi due poli principali si affiancano due centri abitati minori: S.Procula e S.Palomba. Santa Procula occupa l'ampia superficie a intenso sfruttamento agricolo del quadrante sud-orientale del territorio comunale. L'attuale concentrazione edilizia è caratterizzata da fitti insediamenti sparsi cinti da piccole porzioni di verde, disposti lungo un punto di confluenza comune e dall'elevata densità di impianti industriali compresi tra il vecchio tracciato della **Via Pontina** e la **S.P. Laurentina**.

Il centro abitato di Santa Palomba, ubicato a ridosso della **linea ferroviaria Roma-Napoli**, tra la strada di collegamento Albano-Torvaianica e la via Valle Caia, occupa un nodo fondamentale nella maglia delle infrastrutture, è caratterizzato da un contesto urbano misto di concentrazioni abitative, agglomerati industriali e fasce destinate a uso agricolo. La località è legata essenzialmente alla presenza del terminal-merci ferroviario e si trova in una posizione strategica grazie alla vicinanza dei comuni limitrofi di Albano e Roma, a cui

è collegata mediante la linea ferroviaria e mediante la S.P. 101 e la via Ardeatina, percorse dal traffico pesante di tipo industriale che dal territorio pometino si dirige verso il G.R.A. e il centro di Roma, contribuendo così a inserire il territorio di Pomezia nell'articolato sistema di scambi nazionale ed estero.

Attualmente l'unica infrastruttura di collegamento tra S.Palomba e la S.S. Pontina consiste soltanto nella S.P. 101 Torvaianica - Albano, che ha una sede ad unica carreggiata con una sola corsia per senso di marcia, sulla quale gravita tutto il traffico pesante da/per la S.S. Pontina e che costituisce il principale collegamento con il litorale.

Si è sentita perciò la necessità di migliorare l'accessibilità al litorale romano prevedendo, nell'ambito di tale progettazione, un tratto di collegamento tra la nuova viabilità S. Palomba - Pomezia e la nuova viabilità Pomezia - Torvaianica Alta (come indicato dagli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Pomezia).

In questa situazione la creazione di una dorsale unica (che, allacciandosi alla nuova via della Sughereta, a sud di Pomezia, costituisce un collegamento alternativo alla S.P. Torvaianica-Albano, tra la zona dei Castelli e la costa) non solo permetterebbe di collegare in modo adeguato l'area industriale di S. Palomba e il terminal FS con il comune di Albano, da un lato, e con la S.S. Pontina dall'altro, ma consentirebbe il decongestionamento dal traffico pesante dell'attuale viabilità.

Lo stesso svincolo tra la S.S. Pontina e la S.P. Torvaianica - Albano, che risulta un nodo critico, dati i volumi di traffico presenti su entrambe le viabilità, andrebbe a giovare visto che una parte dei flussi convergerebbe sul nuovo svincolo costruito all'intersezione tra la nuova arteria e la S.S.Pontina.

Non bisogna dimenticare che su tutto il territorio sono sparsi una molteplicità di nuclei abitati o meglio di aggregati di edifici ad uso abitativo, in cui si concentra il 35% della popolazione residente pur essendo privi di punti di raccolta e di servizi primari. Questo comporta la necessità di ricorrere di continuo, per le mansioni quotidiane, ai centri urbani limitrofi aumentando i già alti volumi di traffico.

Da qui l'esigenza di creare un collegamento snello tra i centri abitati e la Stazione di S. Palomba, in modo da garantire lo scambio intermodale del traffico pendolare.



Studio di impatto ambientale

2.3 PRINCIPALI DATI DEMOGRAFICO/SOCIALI

Pur essendo stata abitata fin da epoche antichissime, l'area deve il suo attuale aspetto agli interventi di bonifica dell'agro pontino e alla fondazione, nel 1939, di Pomezia; in questa occasione fu impostato un modello di sviluppo agricolo, sottraendo il territorio alle paludi e alla malaria e ponendo fine ad un periodo di abbandono che si protraveva dal XV secolo.

Tra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '60, Pomezia venne inserita nella piattaforma di interventi statali per il Mezzogiorno, consentendo lo sviluppo di un diverso sistema economico basato essenzialmente sull'industria.

L'industrializzazione portò con sé una veloce e massiccia urbanizzazione del territorio ed un eccezionale sviluppo demografico, con ritmo di crescita decisamente superiore alla media del Lazio e al resto d'Italia, legato essenzialmente all'apporto della componente migratoria.

Nel 1961, Pomezia era già divenuta un vero e proprio centro industriale con 399 imprese, 124 unità industriali locali, 1459 addetti.

Il confronto tra i dati del Censimento del 1951 e quelli del 1961 dimostra il netto spostamento delle energie produttive dal settore primario all'industria: grazie alla disponibilità dei fondi della CASMEZ si era attivato quel processo inarrestabile teso allo sviluppo del settore industriale, a danno di quello agricolo, sia in termini di suolo occupato, sia in termini di manodopera impiegata, processo che escludeva la possibilità di integrazione tra i due settori.

Peraltro, il processo di industrializzazione portò con sé la promozione di una serie di attività indotte, legate essenzialmente al settore dei servizi, al settore commerciale e al settore della Pubblica Amministrazione, che sebbene ancora molto lontano dal costituire una delle maggiori risorse economiche ed occupazionali del territorio, iniziò ad assumere una funzione non trascurabile nel quadro delle attività occupazionali.

All'inizio degli anni '70 i settori economici che registrarono i ritmi di crescita più elevata furono quello industriale (+17% rispetto al 1961) e il terziario (+5% rispetto al 1961).

Per quanto riguarda il settore industriale, il confronto tra le due rilevazioni censuarie mette chiaramente in evidenza il divario tra le diverse attività produttive: nel 1971, i settori

manifatturieri del legno, dell'abbigliamento e del vestiario, che avevano costituito l'asse portante dell'iniziale economia industriale del centro pontino, sembrano subire un sensibile calo a vantaggio dei settori meccanico - elettronico (+26% di addetti occupati), chimico-farmaceutico (+17% di addetti occupati), e cartografico-stampa-editoria (+4% di addetti occupati).

La rilevazione statistica ISTAT per il Censimento Generale del 1971 rivela la forte crescita della popolazione residente, aumentata a ritmi elevatissimi rispetto al precedente rilevamento del 1961: la popolazione totale risulta di 19354 abitanti a fronte degli 8067 censiti nel 1961. L'incremento si spiega in parte grazie al saldo naturale sempre positivo, in parte grazie alla componente migratoria sostenuta dal potere di attrazione esercitato da Pomezia in funzione della struttura produttiva.

Nel corso degli anni '70, le dinamiche demografiche del Comune risentirono di una interessante inversione di tendenza, sia naturale che migratoria accusando i primi sintomi di congiuntura economica negativa, dovuta all'immissione sul mercato delle nuove tecnologie e alla ristrutturazione del tessuto produttivo.

Gli incrementi demografici furono comunque superiori a quelli della Capitale e degli altri comuni della Provincia, fa fede l'indice di dipendenza (cioè il peso di sopportazione che la popolazione attiva deve sostenere nei confronti di quella non attiva), che passò dal 30,1% del 1971 al 25,8% del 1981, questo in virtù dello spostamento continuo di popolazione attiva, soprattutto di età giovanile e intermedia dalle aree economicamente depresse verso quelle di maggiore vitalità economica.

Durante il decennio 1971-1981 si verificò una lieve perdita di occupati nel settore industriale, che tuttavia mantenne il primato tra i settori economici dell'area territoriale, e non comportò preoccupanti conseguenze circa l'assetto organizzativo delle imprese e l'immissione di manodopera nel mercato del lavoro.

Si assistette ad una crescita di addetti occupati nel settore meccanico-elettronico (+4% rispetto al '71), comprendente pure il comparto degli impianti e delle apparecchiature di alta precisione, ma ad una contrazione del settore chimico-farmaceutico (-1% di addetti)

**Studio di impatto ambientale**

per via della flessione nella vendita dei medicinali. Il settore terziario conobbe invece un sensibile incremento, passando dal 30% degli occupati del 1971 al 35% del 1981.

Nello stesso periodo il territorio Comunale di Pomezia fu chiamato ad assorbire parte della continua fuoriuscita di popolazione dalla Capitale, che per la crisi edilizia e la congestione di alcune sue zone, tendeva ad allargare i propri confini alla fascia dei comuni limitrofi, delegando così ad essi compiti residenziali e produttivi. Il nuovo processo di crescita demografica e territoriale non fu però supportato da un efficiente sistema infrastrutturale capace di orientarne la crescita in senso qualitativo, in un rapporto di reciproca interazione con la Capitale.

Il divario tra addensamento umano e mancanza di sistemi infrastrutturali e di servizi essenziali su cui far dipendere il peso urbanistico locale, determinò il verificarsi di grandi squilibri di carattere funzionale e ambientale.

Il decennio 1981-1991 fu segnato dalla cessazione delle attività della cassa del mezzogiorno che diede inizio ad una difficile fase di transizione economica. Gli effetti negativi provocati dalla crisi del sistema produttivo influirono sull'andamento demografico della popolazione residente nel territorio stesso, così come è evidenziato dai dati anagrafici comunali relativi al periodo 1982-1991.

Tra il 1981 e il 1991 si verificarono due andamenti di segno opposto : il primo (1982-1987) si verificò in concomitanza con l'affermazione di attività tecnologicamente ed economicamente più avanzate e fu caratterizzato da un incremento di circa 5000 nuovi residenti, con una crescita di circa 700/1000 unità abitative annue; il secondo (1987-1991), fu caratterizzato da un forte decremento della popolazione causato dal ridimensionamento del settore industriale.

Il tasso di attività nel settore dell'industria mostra ancora i valori più elevati nel sistema economico locale, sebbene sia manifesta l'incidenza maggiore del terziario sul secondario in termini occupazionali.

Nonostante il ridimensionamento congiunturale e strutturale sofferto, a partire dalla seconda metà degli anni '80 Pomezia negli anni novanta rimane, dopo Roma, il comune della provincia che continua ad assorbire il maggior numero di addetti in attività industriali.

Nell' industria, accanto ai comparti trainanti, settore meccanico-elettronico (con il 31% degli addetti totali), settore chimico-farmaceutico (con il 25% degli addetti complessivi), settore manifatturiero tradizionale (con il 15%, tra cui spicca, per numero di addetti impiegati, quello alimentare, e il cartografico-editoriale, con addetti pari al 10% del totale), si assiste allo sviluppo di settori eterogenei, come le bio-tecnologie, il software, l'elettronica digitale per le telecomunicazioni, con clientela diretta nel vicino mercato pubblico della Capitale , e con vistose prospettive di rilancio economico.

I settori farmaceutico e chimico, incidono per il 40% sull'intera produzione locale, (si pensi che nella sola area di Pomezia sono concentrate il 90% delle aziende dell'intera provincia di Roma), mentre il settore elettronico-informatico ed elettronico-militare subisce un incremento di unità locali e di addetti arrivando a coprire il 35% di imprese locali.

La discussione e la conseguente approvazione dei Patti Territoriali (1995), e l'inserimento di Pomezia nell'operazione di recupero delle aree a declino industriale, sovvenzionata dai fondi del Mercato Comune Europeo (1992-93), riscattando la cessazione della politica di contributi statali della CASMEZ, hanno rappresentato un'importantissima occasione di riqualificazione strutturale e funzionale.

Negli ultimi dieci anni Pomezia ha conosciuto una forte espansione in settore produttivi di primario interesse nazionale (chimico-farmaceutico, agroalimentare e metalmeccanico), ma attualmente il distretto industriale si trova a rischio di impoverimento a causa dei processi di delocalizzazione di alcune grandi aziende (Playtex, IBM, San Giorgio – Unilever, ABB, Ansaldo, Sagit-Unilever) e della crisi delle piccole e medie imprese dell'indotto.

Tutto ciò ha comportato l'incremento del disagio occupazionale e l'aumento del precariato del mercato del lavoro. La disoccupazione nell'area litoranea ha un valore del 26,5% con una percentuale più alta di quella Regionale e Provinciale che è del 10%, nei comuni limitrofi di Anzio e Nettuno oscilla dal 22,3 al 24,3%, mentre Pomezia ha un tasso pari al 18,1%.

Pomezia resta il primo comune per ampiezza demografica dell'area metropolitana immediatamente a Sud della Capitale grazie ad un trend di crescita sempre positivo.



Studio di impatto ambientale

È tuttavia da rimarcare il disavanzo tra la crescita socio-demografico-economico della zona, tutt'oggi notevole e rapida, seppur con una lieve flessione percentuale (ma non assoluta) rispetto ai decenni precedenti, e un adeguato potenziamento infrastrutturale in grado di sostenere e di incentivare sia lo sviluppo del settore produttivo che l'accessibilità dell'area da parte della popolazione residente.

3 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE E LE RELAZIONI CON IL PROGETTO

3.1 PIANIFICAZIONE DI RILEVANZA TERRITORIALE

3.1.1 Generalità

Con la legge 38 del 1999 la Regione Lazio si è dotata di una nuova Legge Urbanistica Regionale organica, al fine di tutelare l'integrità fisica (i connotati materiali essenziali dell'insieme del territorio e delle sue componenti sottosuolo, suolo, soprassuolo naturale, corpi idrici, atmosfera e la loro preservazione da fenomeni di alterazione irreversibile e di intrinseco degrado, nonché il mantenimento delle diverse componenti fitoclimatiche esistenti), l'identità culturale del territorio (i connotati conferiti all'insieme del territorio e alle sue componenti dalle vicende storiche, naturali e antropiche), di migliorare la qualità dei sistemi insediativi e di favorire l'eliminazione degli squilibri sociali, territoriali e di settore, con il fine ultimo di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Il sistema delle pianificazioni disegnato dalla nuova legge prevede:

- a livello regionale, il Piano territoriale regionale generale (Ptrg);
- a livello provinciale, il Piano territoriale provinciale generale (Ptpg);
- a livello comunale, il Piano Urbanistico Comunale generale (Pucg) ed il Piano Urbanistico Operativo Comunale (Puoc).

La Lr 38/99 non norma in modo sistematico ed analitico gli atti ed i contenuti dei singoli piani. Prevede comunque per ciascun piano la predisposizione di un documento preliminare sul quale aprire forme di consultazione tramite conferenze: le linee guida del Ptrg (art. 10), il documento preliminare d'indirizzo del Ptpg (art. 20 bis) e lo schema di Ptpg (art. 21), il documento preliminare d'indirizzo del Pucg (art. 32).

Più in particolare, il Ptrg assume efficacia di piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici e ambientali (art. 14), mentre il Ptpg assume anche l'efficacia di piano di settore nell'ambito della protezione della natura e tutela



Studio di impatto ambientale

dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali, in base ad intese promosse dalla Provincia con le amministrazioni competenti (art.19).

Attualmente lo stato della pianificazione si può sintetizzare come segue:

Quadro di riferimento territoriale (QRT)	adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 2437 del 12/6/1998 e n. 3085 del 30/06/1998
Piano territoriale regionale generale (PTRG)	adottato lo schema con delibera di Giunta Regionale n.2581 del 19.12.2000
Piano territoriale paesistico regionale (PTPR)	in corso di redazione
Piano territoriale paesistico (PTP) ambito territoriale n.10	Approvato con la Legge Regionale n. 24 e n.25 del 6 luglio 1998
Piano territoriale provinciale generale (PTPG)	adottato lo schema con Delibera del Consiglio Provinciale n.214 del 25.03.2003
Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)	Adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n.335 del 26 marzo 1998

3.1.2 Il Quadro di riferimento territoriale del 1998

Il Quadro di Riferimento Territoriale (Qrt) della regione Lazio, redatto in riferimento alle leggi regionali n. 72 del 18/12/1978 e n. 17 dell' 11/5/1996, è stato adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 2437 del 12/6/1998 e n. 3085 del 30/06/1998.³

Il Qrt – come strumento quadro - assume il ruolo di definire gli obiettivi e le linee generali delle politiche per l'organizzazione e l'assetto del territorio regionale, e, quindi, il suo contenuto diviene riferimento per accertare una rispondenza tra i Piani Territoriali di

Coordinamento delle province e della città metropolitana, ai sensi della legge n. 142 dell'8/6/1990 art.15, comma 3.

Le finalità che il Qrt vuole perseguire, sono le seguenti:

- a determinare gli obiettivi della pianificazione e della programmazione territoriale, in relazione a quella economica e sociale della Regione;
- b esprimere le opzioni e le priorità regionali relative alla politica del territorio;
- c assicurare la congruenza e l'accordo della programmazione territoriale della Regione con la programmazione nazionale e con gli interventi dello Stato nella Regione;
- d garantire il raccordo della programmazione territoriale della Regione con quella delle altre regione contermini;
- e verificare e assicurare la reciproca congruenza territoriale dei programmi e dei piani di settore, e la loro coerenza con gli obiettivi della programmazione territoriale, coordinandone le previsioni e i contenuti;
- f impartire le direttive atte a realizzare la coerenza dei Piani territoriali di coordinamento delle Province e della Città metropolitana con gli obiettivi, le opzioni e le priorità di cui ai punti "a" e "b";
- g individuare le aree da sottoporre a vincolo inerente le materie di esclusiva competenza regionale;
- h individuare la rete delle infrastrutture e il sistema delle principali attrezzature di interesse statale-regionale;
- i individuare gli interventi di interesse regionale e, eventualmente, quelli di interesse statale, che saranno oggetto di piani settoriali e piani di intervento (legge regionale n°17/86, da attuare, ove occorre, tramite gli accordi di programma di cui alla legge n°142/1990).

Tali finalità, devono essere perseguite sui cinque sistemi individuati dal Qrt, che divengono oggetto della sua disciplina, ovvero:

- il sistema ambientale;
- il sistema relazionale;
- il sistema insediativo-attività strategiche: servizi superiori e reti;
- il sistema insediativo-attività strategiche: sedi industriali e reti;

³ Va ricordato che il Qrt così adottato è stata la base per l'adozione, nel 1999, dello Schema di Piano territoriale generale regionale approvato poi in via definitiva il 19 dicembre 2000. Cfr. la legge regione Lazio n. 38 del 30 dicembre 1999 *Norme sul governo del territorio*, art. 62: lo schema di Quadro di Riferimento Territoriale (Qrt) adottato dalla Giunta Regionale nel 1998, "assume l'efficacia di schema di Ptrg di cui all.art. 10, comma 2".



Studio di impatto ambientale

- il sistema insediativo-morfologia, grandi servizi e residenza.

In fase di adozione del QRT, la Giunta Regionale recepisce "l'accordo di programma del febbraio 1996 sottoscritto da FF.SS. e Regione Lazio che prevede interventi di ristrutturazione e potenziamento sull'intera rete, al fine di migliorare la funzionalità per il trasporto pubblico. In questo quadro si collocano la individuazione dei 68 nodi di scambio, gli interventi di miglioramento sulle stazioni e l'attivazione soprattutto di un sistema infrastrutturale al servizio della logistica delle merci.", Tra gli interventi previsti viene citato il collegamento Stazione di S.Palomba- zona industriale di Pomezia, se pur in fase di verifica di fattibilità.

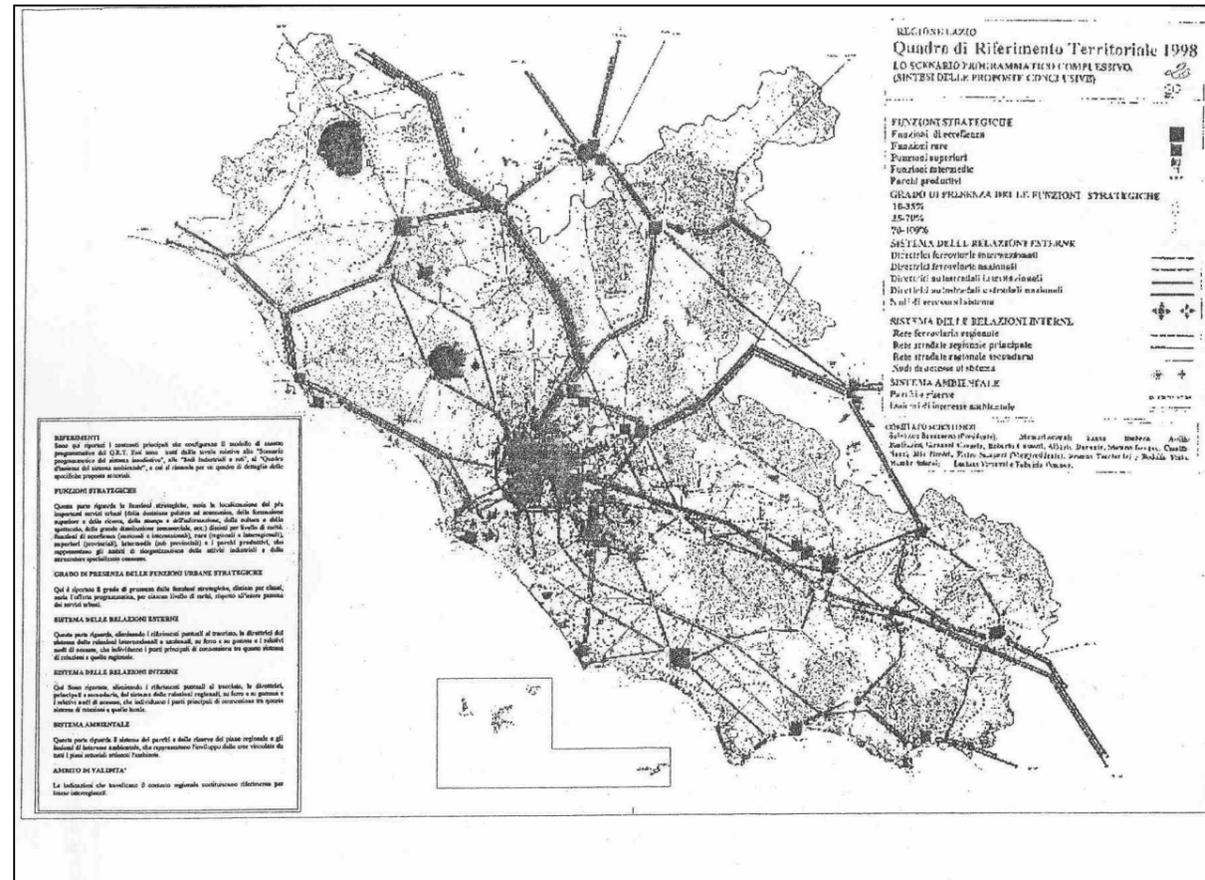


Fig 2: Quadro di riferimento Territoriale: Elaborato di sintesi delle proposte

3.1.3 Il Piano territoriale regionale generale del 2000

A partire dal Qrt del 1998 - approvato come schema di Ptrg nel 1999, ai sensi della l.r. 38/99 – la Regione ha avviato la procedura per la formazione di un Piano territoriale generale regionale, che è approdato nello schema di Ptrg adottato nel 2000 dalla Giunta Regionale,⁴ come ricordato dalla stessa l.r. 38/99, lo schema "acquista efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione."

All'interno del "sistema insediativo-attività strategiche: sedi industriali e reti", l'area industriale Pomezia-S.Palomba viene inserita nel comprensorio produttivo dell'area romana e individuato come una delle principali zone produttive del Lazio. Lo stesso collegamento viario, oggetto del presente studio, viene ricompreso tra gli interventi da realizzare per il rilancio delle attività produttive ricadendo a buon diritto negli interventi strategici preposti dal piano.

Le strategie proposte per le aree industriali, infatti, sono due, la prima di carattere programmatico la seconda di carattere pianificatorio e operativo:

1. portare a sistema competitivo l'offerta delle sedi della produzione industriale e del trasporto merci di interesse regionale, attualmente frammentate e poco connesse;
2. riorganizzare e qualificare i comprensori produttivi e aggregarli tra loro secondo la formula dei parchi di attività economica comprensivi di un'ampia gamma di attività e servizi di innovazione connessi al ciclo di produzione e distribuzione delle merci

⁴ Cfr. art. 10, comma 7, l.r. 38/99.



Studio di impatto ambientale

PIANO TERRITORIALE REGIONALE GENERALE (PTRG)	
ANNO	2000
NORMATIVA DI RIFERIMENTO	-Legge Regionale n.38 del 30 dicembre 1999 (articolo 10 e articolo 62) denominata "Norme sul governo del territorio" Articoli relativi alle procedure per la formazione e la approvazione dello Schema di Piano Territoriale Regionale Generale (Ptrg): l'art. 62 di detta legge regionale in deroga a quanto previsto dall'art. 10 stabilisce che " in sede di prima applicazione della presente Legge, lo schema di Quadro di Riferimento Territoriale (Qrt) adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2437 del 12 giugno 1998 e succ. modificazioni, assume l'efficacia di schema di Ptrg di cui all'art. 10 comma 2". -Legge Regionale n.72 del 18 dicembre 1978 che determina i contenuti del "Quadro di riferimento Territoriale" (Qrt) , il quale costituisce lo strumento primario "per le attività concernenti la disciplina del territorio".
ESTREMI DELIBERA DI ADOZIONE O APPROVAZIONE	Adottato con deliberazione della Giunta Regionale n.2581 del 19 dicembre 2000 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio, supplemento ordinario n.6 al n.5 del 20 febbraio 2001
SOGGETTO ATTUATORE	Regione Lazio-Assessorato Urbanistica e casa - Area Pianificazione Territoriale
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	Regione Lazio
FINALITÀ	Le finalità del Piano sono individuate chiaramente dalla Legge 431 del 1985 e dalla legge Regionale 46 del 1977. Per la prima "le disposizioni...per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale...costituiscono norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica". Per la seconda "nell'ambito della politica diretta al miglioramento delle condizioni di vita delle comunità locali interessate...l'istituzione di parchi e riserve" è finalizzata alla conservazione delle risorse naturali, alla difesa del paesaggio e dell'ambiente e concorre alla corretta fruizione del territorio per scopi sociali, ricreativi, scientifici e culturali. La finalità dei provvedimenti citati è duplice: tutela e valorizzazione, sviluppo economico e fruizione sociale.
LINEE FONDAMENTALI	I contenuti urbanistici del modello di assetto generale possono essere sinteticamente rappresentati attraverso le tre componenti principali: a) Sistema Ambientale, come complesso dei valori storico-monumentali, tradizionali, paesistici, naturalistici, le cui esigenze di salvaguardia attiva condizionano l'assetto del territorio; b) Sistema Insediativo, come complesso delle strutture fisiche che ospitano tutte le funzioni e le attività a servizio della popolazione; c) Sistema Relazionale, intendendo tutte le infrastrutture della mobilità, nei "vari modi" (ferro, gomma, acqua, e aria) e con le relative strutture di scambio, ponendo interesse anche verso le telecomunicazioni.

OBIETTIVI GENERALI	
	<p>Alle finalità si intrecciano gli obiettivi di carattere generale, ai quali corrispondono obiettivi specifici e campi d'azione:</p> <p><i>Quadro economico</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) migliorare l'offerta insediativa per le attività portanti dell'economia regionale (attività di base e innovative); 2) sostenere le attività industriali; 3) valorizzare le risorse agro-forestali (sistema ambientale); <p><i>Sistema Ambientale</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 4) difendere il suolo e prevenire le diverse forme di inquinamento e dissesto; 5) proteggere il patrimonio ambientale, naturale e culturale; 6) valorizzare e riqualificare il patrimonio ambientale; 7) valorizzare il turismo, sostenere lo sviluppo economico e incentivare la fruizione sociale; <p><i>Sistema Relazionale</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 8) potenziare/integrare le interconnessioni della Regione con il resto del mondo e le reti regionali; <p><i>Sistema Insediativo-Attività Strategiche: servizi superiori e reti</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 9) indirizzare e sostenere i processi di sviluppo e modernizzazione delle funzioni superiori; 10) indirizzare e sostenere i processi di decentramento e di sviluppo locale delle funzioni superiori in tutto il territorio regionale; 11) indirizzare e sostenere i processi di integrazione e di scambio tra le funzioni superiori all'interno e con il resto del mondo; 12) indirizzare e sostenere sul territorio regionale i processi in corso di rilocalizzazione, ristrutturazione e modernizzazione delle sedi industriali e relative reti di trasporto; <p><i>Sistema Insediativo: morfologia insediativa, servizi, residenza</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 13) rafforzare e valorizzare le diversità ed identità dei sistemi insediativi locali e di area vasta e le diverse regole di costruzione urbana del territorio; 14) migliorare la qualità insediativa in termini funzionali e formali; 15) migliorare la qualità e la distribuzione dei servizi; <p><i>Quadro Amministrativo e Normativo</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 16) riorganizzare l'amministrazione del territorio; 17) assicurare agli strumenti di programmazione e pianificazione (Prs e Qrt) un'ideale gestione.



Studio di impatto ambientale

3.1.4 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale

A partire dal 1998, la Regione Lazio, ai sensi della l.r. 24/1998, ha avviato la predisposizione di un complessivo Piano paesistico (Ptp) sull'intero territorio regionale. In attesa dell'approvazione del Ptp, per consentire le verifiche e aggiornamenti necessari, la legge regionale ha contestualmente approvato "i Piani territoriali paesistici (Ptp), adeguati ed integrati secondo le disposizioni della legge stessa."

Il Piano Territoriale Paesistico (Ptp) della Regione Lazio assume il compito di:

- definire le politiche regionali per proteggere e valorizzare l'insieme delle risorse paesistiche, naturali, archeologiche, vincolate e notificate dallo Stato e dalla Regione. Di conseguenza, si applica alle aree e ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico (l.1497/1939) e a quelli sottoposti a vincolo paesistico (artt. 1, 1ter, 1 quinquies della l.431/1985).
- definire per il territorio regionale, una classificazione delle aree ai fini della tutela, che rimandino ad una disciplina di riferimento sia in termini metodologici (linee guida per la progettazione), sia in termini di controllo degli effetti dei singoli interventi sul territorio.

E' importante sottolineare che la suddivisione del territorio in ambiti di Ptp è allo stato attuale soltanto provvisoria, mentre è intendimento della Regione arrivare ad una normativa paesistica omogenea per tutto il territorio; il primo passo di questa procedura è stato l'approvazione delle specifiche Norme Tecniche di ogni ambito di Ptp rivedute e modificate.⁵ Il procedimento finale sarà l'adozione del Piano territoriale paesistico regionale.

Il Ptp ricadente nella nostra area di studio è quello relativo all'ambito territoriale n.10"Latina". Dagli elaborati di piano (tavola E3/2 "classificazione delle aree ai fini della tutela") si evince che **nell'area di studio non viene individuata alcuna area da**

⁵ Vedi l.r. 24 e 25 del 1997 e successive delibere specifiche di approvazione delle normative tecniche coordinate. Il lavoro di coordinamento è consistito nell'integrare il testo delle norme tecniche dei Piani Territoriali Paesistici con le norme di tutela previste dalla legge regionale 6 luglio 1998 n. 24.

sottoporre a tutela, ma vengono confermati i vincoli posti dalla L.431/85 sia sulla Sughereta che sul fosso di S.Procula-Rio Torto. (cfr § 7.2)

PIANO TERRITORIALE PAESISTICO Ambito Territoriale n. 10 – Latina	
ANNO	1998
NORMATIVA DI RIFERIMENTO	Le norme del presente Piano Territoriale Paesistico attuano gli obiettivi generali della Legge 431 del 1985 all'interno dell'Ambito Territoriale n° 10, "Latina". Esse tendono a proteggere e valorizzare l'insieme dei valori paesistici, naturali ed archeologici vincolati, notificati dallo Stato e dalla Regione, nonché l'insieme dei valori diffusi sui quali i vincoli agiscono "ope legis". Nelle aree interessate da una sovrapposizione di vincoli relativi ai beni diffusi di cui alla Legge n. 431 del 1985 e alle aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi della Legge n. 1497 del 1939 si applicano entrambe le norme, se compatibili; in caso di contrasto, prevale la più restrittiva.
ESTREMI DELIBERA DI ADOZIONE O APPROVAZIONE	Il Ptp, è stato approvato con la Legge Regionale n. 24 e n. 25 del 1998, limitatamente alle aree ed ai beni dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi della Legge n. 1497 del 1939 e a quelli sottoposti a vincolo paesistico ai sensi degli articoli 1, 1 ter ed 1 quinquies della Legge n. 431 del 1985. (suppl. ord. n. 1 al BURL n. 21 del 30, luglio, 1998). Il testo delle norme tecniche coordinate è stato approvato con del. G.R. 4481 del 30.7.99.
SOGGETTO ATTUATORE	Regione Lazio-Giunta Regionale. Area 13B – Pianificazione paesistica
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	I Comuni che costituiscono l'Ambito Territoriale n° 10, "Latina" sono: Anzio, Aprilia, Ardea, Bassiano, Cisterna di Latina, Cori, Latina, Maenza, Nettuno, Norma, Pomezia, Pontinia, Priverno, Prossedi, Roccaporga, Rocca Massima, Roccasecca dei Volsci, Sermoneta, Sezze, Sonnino. L'ambito Territoriale n10 –Latina, è suddiviso in 9 Subambiti di Pianificazione Paesistica (denominati SA): SA10/1 - Pomezia, Ardea Sud, Anzio, Nettuno, Latina SA 10/2 - Sermoneta, Norma, Cisterna di Latina SA 10/3 - Fossanova SA 10/4 - Sonnino SA 10/5 - Ardea SA 10/6 - Bassiano SA 10/7 - Cori SA 10/8 – Maenza SA 10/9 – Sezze Per il sub-ambito 10/4, costituente parte residua del contiguo sub-ambito normato nel Ptp n. 13, "Terracina", vedere le normative e le indicazioni cartografiche presenti nel Ptp n° 13, "Terracina". L'ambito Territoriale n10 –Latina, è suddiviso in 6 Sistemi Territoriali di Interesse Paesaggistico (denominati SI): - SI 10/10 - Pratica di mare - SI 10/11 - Ardea Nord - SI 10/12 – Sutricum, Torre Astura - SI 10/13- Monti Lepini - SI 10/14 - Priverno - SI 10/15 - Monti Aurunci



Studio di impatto ambientale

FINALITA'	All'interno dei Subambiti di Pianificazione Paesistica la disciplina è così articolata: nei SubAmbiti di Pianificazione Paesistica, territori interamente sottoposti a vincolo, è regolamentata da normativa generale e/o specifica, la disciplina è pienamente cogente; nei Sistemi Territoriali di Interesse Paesaggistico, parzialmente sottoposti a vincolo, nei quali l'esistenza di un insieme di beni correlati determina una configurazione ambientale di particolare pregio, la disciplina è cogente nelle parti vincolate ed ha valore indicativo nelle altre; nei Territori Residui, rispetto ai subambiti e ai sistemi paesistici di cui sopra, la disciplina è cogente per beni diffusi di cui all'art. 1 della Legge n. 431 del 1985 attraverso le norme generali del Piano.
RAPPORTI CON IL PTPR	Nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico dall'amministrazione competente ai sensi della l. 1497/1939, fino all'approvazione del Ptp di cui all'articolo 21 della legge regionale n° 24 del 6 luglio 1998, restano ferme le classificazioni per zona delle aree previste dal presente Ptp di cui al Capo Ili.
DEROGHE	Per le grandi opere di cui all'art. 81 dei Dpr 24 luglio 1977 n. 616 e per gli interventi che siano previsti negli strumenti operanti di pianificazione aventi efficacia di Ptc è possibile derogare alle prescrizioni del presente piano paesistico previo esperimento del SIP di cui agli articoli 53 e 54 delle presenti norme, quando le stesse non siano sottoposte alla procedura di VIA, previo parere degli organi istituzionali interessati
CONTENUTI	Il Ptp Ambito territoriale n° 10 "Latina" è costituito: 1) dalle Norme Tecniche di Attuazione (Nta) 2) dagli elaborati grafici indicati nell'allegato B10 della Legge regionale n. 24 del 6 luglio 1998: a. le tavole in scala 1:25.000 a carattere analitico e ricognitivo contenenti la graficizzazione dei vincoli di cui alla Legge n. 1497 del 1939 e alla Legge n. 431 del 1985; b. le tavole in scala 1:25.000 e/o 1:10.000 contenenti le classificazioni delle aree ai fini della tutela.

3.1.5 Il documento di indirizzi e lo schema di Piano territoriale provinciale generale di Roma

Il *Documento di indirizzi per la redazione del Piano territoriale generale della Provincia di Roma* (Ptpg), è stato redatto ai sensi della L.R. 38/1999, e quindi approvato dal Consiglio provinciale di Roma il 26/07/2001.⁶

L'adozione dello Schema di Ptpg è avvenuta nel marzo 2003.⁷

Aperto alla consultazione del Piano territoriale, la Provincia di Roma ha avviato il confronto con le istituzioni pubbliche e private, le amministrazioni, i tecnici, le cittadinanze, le parti sociali sullo strumento di cui si vuole dotare per il governo attuale e futuro dell'economia e del territorio provinciale.

⁶ Vedi BUrL del 30.10.2001.

⁷ C.f.r. Del. C.P.n.214 del 25.03.2003

Il Piano territoriale provinciale generale (Ptpg), redatto ai sensi della l.r. 38/99, è stato preceduto da un *Documento di Indirizzi* che ne aveva anticipato le modalità tecniche di redazione e gli obiettivi di programmazione sulla base dei quali l'Ente ha sviluppato le proprie linee politiche e di gestione.

Il Piano offre a tutti uno spazio di azione in cui riconoscersi, senza venir meno al compito di fissare le regole che la Provincia è delegata a svolgere per pianificare e dimensionare le esigenze della collettività come dei singoli. Il Piano ribadisce la volontà politica dell'Ente di rispettare il patto dello Stato con le proprie cittadinanze locali, ma anche la possibilità concreta di dialogare fattivamente con il grande capitale umano e naturale di cui il nostro territorio e le nostre istituzioni dispongono. Questa volontà è confermata dalle procedure e dalle tecniche che il Piano adotta per essere operativo, prime fra tutte la Valutazione Ambientale Strategica (Vas) e la governance, anticipando quanto già in corso presso l'Unione Europea e le strutture centrali e regionali del nostro Paese. Il Piano si spinge anche oltre sul piano dell'offerta tecnica che la provincia intende trasferire, senza coercizione, ai propri comuni, correlando il Ptcp al Bilancio dell'Ente per una gestione efficace ed efficiente della spesa pubblica e al grande lavoro che la struttura provinciale è chiamata a svolgere nei confronti della domanda di sviluppo territoriale locale sostenibile.

Il Ptpg persegue, in generale, l'obiettivo dello sviluppo sostenibile, e il miglioramento della qualità della vita nell'intero territorio della Provincia di Roma. In particolar modo, il Piano vuole definire un modello di sviluppo socioeconomico sostenibile, policentrico, equilibrato ed equipotenziale, che sia capace di valorizzare le identità locali presenti, perseguendo la competitività del sistema territoriale e del sistema delle imprese, e garantendo al tempo stesso il massimo beneficio collettivo nonché il raggiungimento di utili livelli di efficacia e di efficienza.

Per il conseguimento di detta finalità, il Piano aggrega i 122 comuni della provincia, identificandone i sistemi di sviluppo locale, per definire così 10 "comunità di comuni metropolitani".

Il Ptpg, in conformità ai compiti attribuiti alla Provincia dagli articoli 19 e 20 del D.Lgs n. 267/2000, nonché alle disposizioni contenute nel capo II della L.R. n. 38/1999, coordina l'individuazione degli obiettivi generali relativi all'assetto e allo sviluppo del territorio



Studio di impatto ambientale

provinciale e definisce le strategie, i programmi, gli interventi di propria competenza (vedi tavole: Disposizioni programmatiche. Individuazione della domanda di trasformazione; Disposizioni programmatiche. Individuazione dell'offerta di trasformazione (fonte: Provincia di Roma, Ptpg, 2003: tavv. 17 e 18).

In riferimento *al settore delle infrastrutture e dei trasporti*, il piano recepisce le indicazioni del Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, indicando i seguenti obiettivi da conseguire:

- strategie istituzionali per promuovere il coordinamento e l'integrazione delle competenze, per introdurre moderne procedure di pianificazione ed istituire nuovi Enti ed Uffici specifici (uffici di Piano e osservatori sulla mobilità);
- strategie gestionali adottate ai sensi del Decreto legislativo 400/99;
- strategie infrastrutturali per il riequilibrio, della ripartizione della domanda, tra le diverse modalità, sia per i passeggeri che per le merci, nell'integrazione fra le diverse componenti del sistema (intermodalità);
- utilizzazione massima delle infrastrutture esistenti con il recupero di quelle divenute obsolete o sottoutilizzate.

Il Piano – tra le “azioni e linee di indirizzo per il sistema infrastrutturale” segnala nell’area di studio la necessità di prevedere un Piano Generale del Traffico Urbano Metropolitano di Mobilità (PGTU-circolare 6372/97 M.LL.PP.) e degli interventi per l’elevazione degli standards di sicurezza essendo il sistema infrastrutturale ad altissimo rischio.

Riporta tra l’altro la realizzazione del collegamento tra S.Palomba e Pomezia così come recepita dall’accordo di programma del 1996 tra FF.SS. e Regione Lazio.



Studio di impatto ambientale

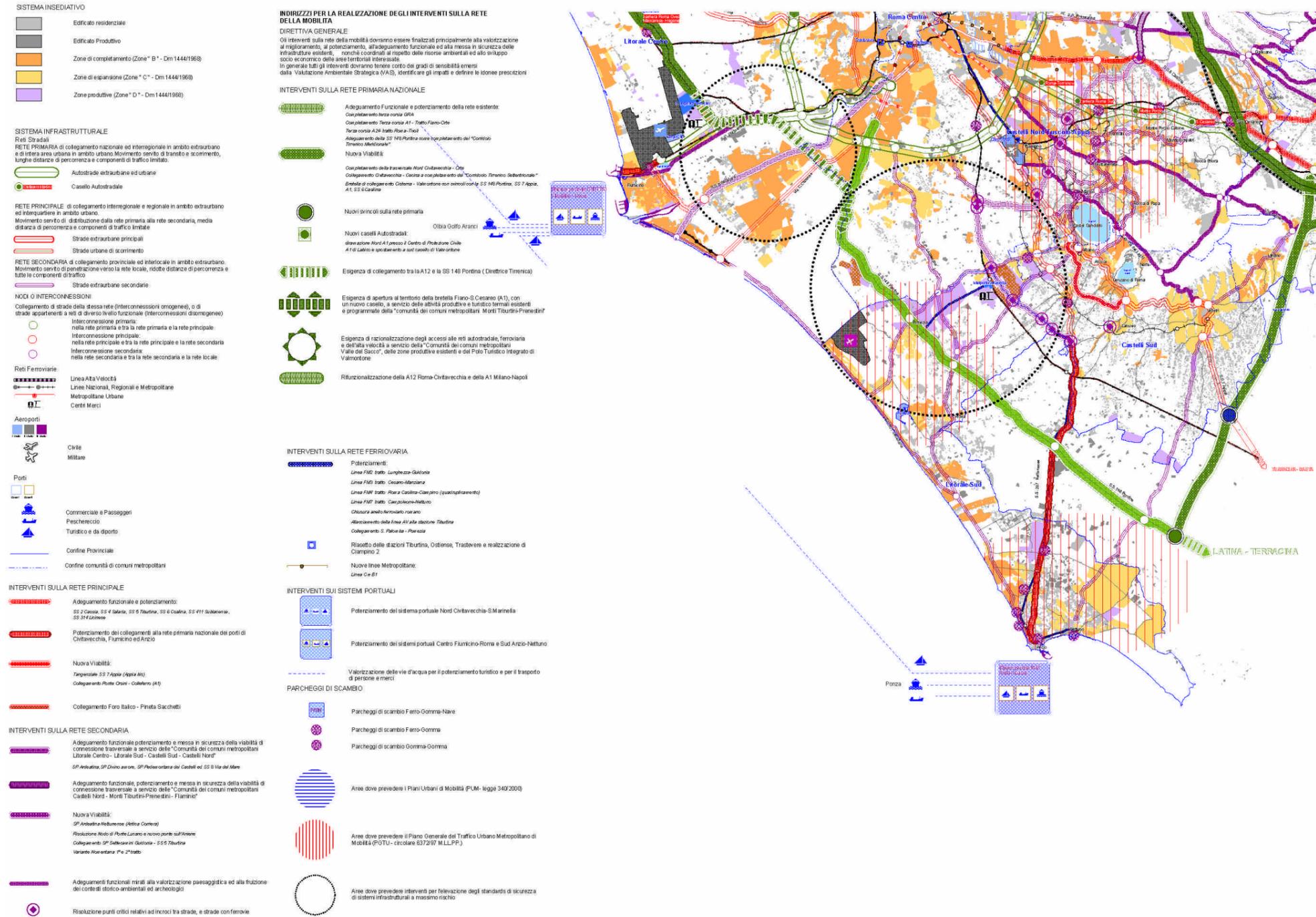


Fig 3: schema di Piano territoriale provinciale generale di Roma : Azioni e linee del sistema infrastrutturale(Tavola 15)



Studio di impatto ambientale

3.1.6 Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)

Dopo lunghi dibattiti la Legge 142 dell'8 giugno 1990 ha individuato nelle province il livello ottimale ed il soggetto deputato alla pianificazione urbanistica sovracomunale. Per la prima volta con la Legge n.142 del 1990 vengono individuate aree metropolitane (9, poi ampliate a 12) demandando alle regioni il compito di delimitarle territorialmente. La legge ha demandato inoltre alle regioni il compito di stabilire con propria legge le procedure di approvazione dei piani territoriali di coordinamento. La provincia di Roma dal maggio 1995 al novembre 1998 ha operato in questo quadro. E cioè senza una legge urbanistica regionale, senza un programma regionale di sviluppo, senza una definizione (geografico-amministrativa) della sua parte più rilevante, e cioè l'area metropolitana di Roma. Ciò nonostante, ha proceduto a redigere lo strumento urbanistico previsto dalla Legge n.142 del 1990 (Piano territoriale di Coordinamento Provinciale) adottandolo a larghissima maggioranza il 26 marzo 1998.

Le scelte del PTCP trovano riferimento non soltanto nelle analisi, negli studi e nelle azioni svolte dall'amministrazione provinciale ma, com'è ovvio, nel quadro delle strumentazioni, di livello e settoriali, poste in essere da altri organismi: nazionali, regionali o di altra natura. A talune di esse la Provincia aveva già in precedenza partecipato, anticipando le scelte del PTCP, con atti di rilevanza istituzionale (accordi di programma, patti territoriali, e simili).

In particolare le scelte del PTCP traggono anche riferimento dalle indicazioni del quadro di riferimento territoriale (QRT) della regione Lazio e dal "Piano delle certezze" del comune di Roma, pur non essendo stati tali strumenti ancora ufficialmente approvati dalla regione stessa.

in primo luogo il sistema ambientale viene assunto come invariante del nuovo PTCP dopo essere stato analizzato e interpretato nelle sue varie componenti e nelle specifiche biodiversità,.

Il sistema ambientale, oltre ad articolarsi ed a costituire così un sistema diversificato ma continuo di tutela della biodiversità, viene inteso non soltanto, ove necessario, come vincolo di conservazione e tutela ma anche, in senso più lato, come elemento di fruizione e qualificazione del territorio provinciale.

In questo territorio, in connessione col sistema ambientale, la trama dei centri urbani è stata meglio individuata e caratterizzata per il ruolo funzionale (che già potenzialmente assume), ruolo da esaltare ed incentivare con azioni di piano.

Inoltre ognuno dei centri urbani, al di là delle specifiche funzioni storicamente assolte, si caratterizza per il ruolo "strategico" nei confronti degli altri ambiti di centralità e dell'intero territorio provinciale: aree e nodi di scambio di trasporto intermodale e di collegamento con l'intero territorio nazionale e internazionale; centri che più direttamente subiscono l'influenza del comune di Roma; centri di connessione interprovinciale; centri locali di servizio di aree sub-provinciali.

L'obiettivo del PTCP è dunque quello di non disperdere le potenzialità dei singoli ambiti, oggi tutti univocamente relazionati a Roma attraverso l'attuale sistema infrastrutturale, ma di connetterli sinergicamente "in rete" moltiplicandone gli effetti diffusivi.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI ROMA (P.T.C.P.)	
ANNO	1998
NORMATIVA DI RIFERIMENTO	artt. 5 e 6 della Legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150. D.P.R. n. 8 del 1972 Legge 142 dell'8 -Leggi Regionali n.4 e n.5 del marzo 1997
ESTREMI DELIBERA DI ADOZIONE O APPROVAZIONE	Adottato dal Consiglio Provinciale con D.C. P. n.335 del 26 marzo 1998
SOGGETTO ATTUATORE	Provinciali Roma-Assessorato alla programmazione, gestione del territorio, mobilità e trasporti
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	Territorio della Provincia di Roma
FINALITÀ	Le scelte del PTCP trovano riferimento non soltanto nelle analisi, negli studi e nelle azioni svolte dall'amministrazione provinciale ma, com'è ovvio, nel quadro delle strumentazioni, di livello e settoriali, poste in essere da altri organismi: nazionali, regionali o di altra natura. A talune di esse la Provincia aveva già in precedenza partecipato, anticipando le scelte del PTCP, con atti di rilevanza istituzionale (accordi di programma, patti territoriali, e simili). In particolare le scelte del PTCP traggono anche riferimento dalle indicazioni del quadro di riferimento territoriale (QRT) della regione Lazio e dal "Piano delle certezze" del comune di Roma, pur non essendo stati tali strumenti ancora ufficialmente approvati dalla regione stessa.



Studio di impatto ambientale

METODOLOGIA DI ATTUAZIONE	<p>L'azione pianificatoria della Provincia non si esaurisce con la predisposizione di quello che nel "Documento di indirizzi" è stato definito Piano strutturale.</p> <p>Ad esso dovranno immediatamente seguire, senza soluzione di continuità, altri due momenti di quel processo di pianificazione continua che deve caratterizzare l'azione della Provincia.</p> <p>Il primo riguarda la redazione del Piano programmatico e la relazione previsionale programmatica (R.P.P.).</p> <p>Una volta adottato il piano strutturale sarà infatti necessario predisporre il repertorio delle proposte in esso comprese per abbinarvi le relative azioni necessarie per la loro realizzazione.</p> <p>Per quanto riguarda le azioni che rientrano nella competenza istituzionale di altri organismi la Provincia dovrà attivare tutti gli strumenti (accordi di programma e simili) idonei per raggiungere una intesa che ne definisca il finanziamento nonché tempi e fasi di realizzazione.</p> <p>Per quanto riguarda, invece, le opere di stretta competenza della Provincia sarà necessario fissarne le priorità e di conseguenza verificare ed eventualmente aggiornare la relazione previsionale e programmatica ed il connesso strumento di bilancio per il finanziamento delle opere selezionate.</p> <p>Si ribadisce così la stretta interrelazione tra PTCP e RPP, già esplicitata nel "Documento di indirizzi", che richiede una continua verifica della spesa (provinciale ma non solo) per ambiti territoriali. Una analisi della distribuzione della spesa per ambiti territoriali è peraltro già in corso, per quanto riguarda gli anni passati e anche come riferimento per le azioni future, da parte del competente Servizio provinciale.</p> <p>La seconda attività riguarda le necessarie più particolareggiate definizioni delle azioni progettuali in determinate aree complesse del territorio provinciale.</p> <p>Le norme di indirizzo per la pianificazione comunale, infatti, costituiscono un primo elemento di raccordo tra la pianificazione provinciale (il PTCP) e quella comunale (il PRG), specialmente in vista dei compiti che la legge urbanistica regionale affiderà alla Provincia in materia di controllo di quest'ultima.</p> <p>Con la redazione del PTCP, in definitiva, la provincia di Roma non ritiene certo di aver realizzato un atto definitivo ma, dopo la prima relazione provinciale e programmatica, aver compiuto un altro passo nella direzione di un pianificato e razionale processo di sviluppo dell'area metropolitana.</p>
----------------------------------	---

SINTESI DELLE RICADUTE NEI COMUNI COSTIERI	<p>Comuni interessati dal Piano, che ricadono all'interno dell'area oggetto di studio: Civitavecchia, Cerveteri, Ladispoli, Santa Marinella, Fiumicino, XIII Municipio di Roma-Lido di Ostia, Pomezia, Ardea, Anzio, Nettuno.</p> <p>Interventi previsti dal Piano all'interno del territorio dei Comuni costieri</p> <p><u>-Per quanto riguarda gli che "Interventi complessi":</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -aree costiere da sottoporre ad interventi di salvaguardia delle caratteristiche ambientali di restauro e recupero urbanistico ed edilizio dei centri abitati, di riqualificazione delle attività turistiche, della cultura e del tempo libero (litorale ed entroterra a ridosso dei centri costieri abitati di Civitavecchia, Ladispoli, Fregene, Focene, Fiumicino, Lido di Ostia, Pomezia, Ardea, Anzio, Nettuno in corrispondenza dei nuclei più densamente urbanizzati); -direttrici di riconnessione infraprovinciale tra centralità con diverse caratteristiche in relazione alle funzioni e alle specialità dei luoghi interessati (tra il sistema Colferro-Valmontone e il sistemaAnzio-Nettuno); -direttrici interessate da un rilevante processo di trasformazione in atto, con conseguenti fenomeni di congestione, in cui sono da prevedere interventi di razionalizzazione e riqualificazione ambientale del tessuto insediativo da definire tramite processi di copianificazione (Magliana-Fiumicino). <p><u>-Per quanto riguarda il "Sistema Ambientale":</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -aree archeologiche di rilevante interesse territoriale inserite nel sistema delle centralità (area intorno al centro abitato di Cerveteri, area di Ostia Antica); -rete dei percorsi di rilevante interesse culturale-paesistico (strada da Civitavecchia ad Allumiere e Tolfa, percorso lungo il litorale da Civitavecchia a Ladispoli lungo la linea ferroviaria esistente, tratto della Via Aurelia antica da Ladispoli verso Roma, percorso lungo il litorale da Pomezia a Nettuno); -luoghi con potenzialità di "polo culturale" archeologico e monumentale (aree nel Comune di Santa Marinella, Ladispoli, Cerveteri, Pomezia –Antica Lavinium e Palazzo Borghese, Ardea-Villa di Plinio, Anzio-Villa di Nerone, Nettuno-Castello San Gallo); -luoghi con potenzialità di poli ambientali (aree nel Comune di Santa Marinella-località Santa Severa, Ladispoli, Anzio-Tor Caldara, Nettuno-Villa Borghese); -sistema delle aree protette da sottoporre a pianificazione regionale (vedi Tavole b3 e d4 allegate per le ricadute all'interno del territorio dei comuni costieri); -aree protette di rilevante valore strategico per le relazioni con il contesto metropolitano (Comune di Ladispoli, Fiumicino, Lido di Ostia, Pomezia); -aree da destinarsi: all'equilibrio generale dell'agroecosistema dell'area metropolitana, al miglioramento della qualità insediativa, alla riconnessione tra aree protette previa specifiche analisi per le valenze naturalistiche e paesaggistiche, al reperimento dei corridoi biologici e alla conservazione del sistema agricolo produttivo: <ul style="list-style-type: none"> · -aree boscate da sottoporre a gestione e manutenzione ai fini della utilizzazione della risorsa economica e del mantenimento delle risorse energetico-ambientali (aree lungo il litorale nord del Comune di Civitavecchia, aree tra il centro abitato di Civitavecchia e quello di Santa Marinella, altre aree nel Comune di Civitavecchia a nord, aree nel comune di Ladispoli a sud del centro abitato di Ladispoli, aree residue a ridosso del centro abitato di Fregene, aree nel Comune di Pomezia, aree nel comune di Anzio-litorale di Lavinio, aree nel Comune di Nettuno); · -altre aree agricole (fascia pianeggiante a ridosso della costa tra Civitavecchia e Ladispoli, aree residue a ridosso del centro abitato di Fiumicino, vasta area pianeggiante dal comune di Pomezia, Ardea, Anzio al comune di Nettuno); · -aree agricole specializzate da mantenere ed incentivare(aree residue nel comune di Civitavecchia, Fiumicino e a ridosso del centro abitato di Nettuno);
---	--



Studio di impatto ambientale

<p>-non si individuano territori agricoli fortemente urbanizzati da sottoporre a verifiche urbanistiche.</p> <p>- Per quanto riguarda il "Sistema infrastrutturale":</p> <p>-luoghi caratterizzati da elevato livello di accessibilità (Civitavecchia, Fiumicino);</p> <p>-viabilità connessa a sistemi pregiati dal punto di vista ambientale (strada da Tolfa, Al lumiere a Civitavecchia, strada da Tolfa a Santa Marinella, strada da Manziana alla Stazione di Furbara,</p> <p>-non si individuano nuovi svincoli autostradali;</p> <p>-non si individuano nuove stazioni ferroviarie ad eccezione di due stazioni lungo la linea ferroviaria che collega Fiumicino a Roma, dopo la stazione esistente di Ponte galeria in direzione Fiumicino;</p> <p>-non si individuano nuove barriere autostradali.</p> <p>- Per quanto riguarda il "Sistema insediativo":</p> <p>-aree destinate al completamento e riqualificazione di nuclei periferici del Comune di Roma (centri abitati di Focene, Fregene, Fiumicino, Lido di Ostia);</p> <p>-aree di massima concentrazione di attività produttive e di ricerca da potenziare e riqualificare per la formazione e la ricerca attraverso la realizzazione di parchi scientifici e tecnologici (Pomezia, Civitavecchia);</p> <p>-aree con funzioni di livello nazionale da consolidare e potenziare in termini di miglioramento infrastrutturale e di offerta di servizi superiori (Fiumicino, Civitavecchia);</p> <p>-aree da potenziare e qualificare attraverso il miglioramento infrastrutturale e la complessità funzionale con progetti economico-urbanistici intercomunali (Anzio-Nettuno, Pomezia);</p> <p>-aree con risorse prevalentemente di tipo ambientale: gli interventi sono tesi al valorizzazione delle potenzialità turistico ricettive, con riferimento ai siti di valore storico-archeologico, monumentale, previa valutazione degli impatti (Cerveteri-Ladispoli);</p> <p>-università programmate e proposte, esterne all'area centrale di Roma (Ostia, Civitavecchia, Castel Romano-Pomezia, Maccarese).</p>
--

3.1.7 Il Piano regionale di Bonifica del 1999

PIANO REGIONALE DI BONIFICA	
ANNO	1999
NORMATIVA DI RIFERIMENTO	<p>La Legge Regionale 21 gennaio 1984, n. 4 "Norme in materia di bonifica e di Consorzi di bonifica", all'articolo 4 (Piano regionale per l'esecuzione delle opere di bonifica) comma 1, stabilisce che la Regione Lazio per perseguire la salvaguardia dell'ambiente e la valorizzazione del territorio in relazione agli obiettivi regionali di sviluppo agricolo, adotta un piano finalizzato al completamento, all'ammodernamento ed alla funzionalità dei sistemi di bonifica idraulica ed alla sistemazione idrogeologica e forestale delle aree montane e collinari idraulicamente connesse, nonché allo sviluppo dell'irrigazione. L'articolo 5 (Programma di intervento) della stessa Legge regionale n. 4 del 1984 stabilisce che per l'attuazione del piano di cui all'art. 4 il Consiglio regionale, su proposta della Giunta regionale, approva i programmi pluriennali articolati in programmi annuali, contenenti le indicazioni di priorità degli interventi da eseguire nonché delle risorse finanziarie utilizzabili per la progettazione, l'esecuzione, la manutenzione e l'esercizio delle opere pubbliche di bonifica.</p> <p>Il piano è predisposto dalla Giunta regionale, acquisite le proposte dei consorzi di bonifica, delle province, delle comunità montane e dei comuni interessati a ciascun comprensorio.</p>
SOGGETTO ATTUATORE	Regione Lazio
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	<p>L'ambito territoriale di riferimento è rappresentato dall'intera superficie regionale nella quale, mediante deliberazione del Consiglio regionale 31 gennaio 1990, n. 1112 "Nuova delimitazione dei comprensori di bonifica" (articolo 2 e 3 della legge regionale 21 gennaio 1984, n. 4), sono stati individuati 6 comprensori di bonifica.</p> <p>All'interno di tali comprensori sono stati definiti 10 consorzi di bonifica, tra i quali quelli interessanti per la nostra area di studio sono:</p> <p>Consorzio di bonifica Tevere e Agro Romano con sede in Roma;</p> <p>Consorzio di bonifica Pratica di Mare con sede in Ardea, provincia di Roma;</p> <p>Consorzio di bonifica dell'Agro Pontino con sede in Latina;</p> <p>Consorzio di bonifica nr. 6 – Piana di Fondi con sede in Fondi, provincia di Latina</p>
FINALITA'	<p>Entro gli ambiti dettati dalla norma regionale, il Piano deve perseguire:</p> <p>la salvaguardia dell'ambiente;</p> <p>la valorizzazione del territorio;</p> <p>e, deve essere finalizzato a:</p> <p>completamento, ammodernamento e funzionalità dei sistemi di bonifica idraulica;</p> <p>sistemazione idrogeologica e forestale delle aree montane e collinari idrograficamente connesse;</p> <p>sviluppo dell'irrigazione.</p>
LINEE D'INTERVENTO	<p>In riferimento agli obiettivi e alle finalità suddette i Consorzi di bonifica e gli altri Enti formulano le proposte di Piano in base alle seguenti linee di intervento:</p> <p>sicurezza idraulica del territorio;</p> <p>tutela e valorizzazione del territorio rurale e difesa dell'ambiente naturale;</p> <p>tutela delle acque di bonifica e di irrigazione;</p> <p>sviluppo agricolo ed opere di irrigazione.</p>



Studio di impatto ambientale

3.1.8 Piani di bacino per l'assetto idrogeologico

L'opera in esame investe l'area di bacino del Rio Torto ricadente nel territorio di competenza della autorità di bacino regionale.

Il piano redatto dall'autorità di Bacino del Tevere ha competenza sul territorio comunale di Pomezia in modo estremamente marginale: il confine dell'area di competenza è a volte coincidente con il confine del territorio comunale. Vista la notevole distanza che intercorre tra l'area di intervento e il bacino del Tevere non riteniamo opportuno riportare le prescrizioni dell'autorità competente.

Pur essendo evidente dalla cartografia riportata in Fig..., che nel territorio in analisi non sono state individuate aree a rischio frana o a rischio idraulico, di seguito si forniscono gli elementi sintetici di individuazione del piano per l'assetto idrogeologico dell'autorità di bacino del Lazio, rinviando alla componente specifica per una trattazione di dettaglio.

PIANO STRAORDINARIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DELL'AUTORITA' DEI BACINI DEL LAZIO (Psai)	
ANNO	1999
NORMATIVA DI RIFERIMENTO	Il Piano Straordinario per l'assetto idrogeologico è stato approvato ai sensi dell'articolo 1, comma 1 bis, del Decreto Legge 11 giugno 1998, n. 180
ESTREMI DELLA DELIBERA DI ADOZIONE O APPROVAZIONE	Il 2 novembre 1999 il Comitato Istituzionale dell'Autorità dei bacini regionali del Lazio ha deliberato all'unanimità (delibera n.10): adozione del Piano Straordinario per l'Assetto Idrogeologico (art.1, comma 1bis, del Decreto Legge 11 giugno 1998, n.180, convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 1998, n.267, come modificato dal Decreto Legge 13 maggio 1999, n.132, convertito con modificazioni dalla legge 13 luglio 1999, n.226); adozione delle Norme di Salvaguardia ai sensi dell'art.13 della Legge Regionale 7 luglio 1996, n.39; approvazione del Piano degli interventi proposti per il programma di cui al comma 2 dell'art.1 della Legge 267/98, come modificato dalla Legge n.226 del 1999, per le annualità 1999-2000
SOGGETTO ATTUATORE	Autorità dei bacini regionali del Lazio.
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	L'ambito di riferimento del Psai è costituito da tutto il territorio di competenza dell'Autorità dei bacini regionali del Lazio, che comprende i bacini idrografici di rilievo regionale, così come delimitati ai sensi dell'art. 2 della legge regionale 7 ottobre 1996 n. 39.
OBIETTIVI GENERALI	Individuazione e perimetrazione delle aree a maggior rischio idrogeologico per: l'incolumità delle persone e la sicurezza delle infrastrutture; valutazione dei livelli di rischio e pericolosità nelle suddette aree; definizione delle misure di salvaguardia; programmazione straordinaria per la mitigazione dei rischi più elevati. Tali obiettivi investono separatamente due categorie di rischio: rischio di inondazione (rischio idraulico) rischio di dissesto dei versanti (rischio geomorfologico)

METODOLOGIA D'INDAGINE ADOTTATA	La perimetrazione delle aree interessate da fenomeni di dissesto idrogeologico, eseguita sulla Carta Tecnica Regionale, è stata effettuata mediante la valutazione dei seguenti fattori: <i>Pericolosità idrogeologica</i> : probabilità che eventi potenzialmente distruttivi si verifichino in una determinata area. <i>Valori esposti</i> : insieme delle presenze umane e di tutti i beni mobili ed immobili, pubblici e privati, che possono essere direttamente coinvolti dagli <i>Vulnerabilità</i> : danno prodotto dal verificarsi dell'evento calamitoso. <i>Rischio idrogeologico</i> : misura del danno arrecabile in una determinata area dagli eventi calamitosi.
LINEE DI INTERVENTO	Gli interventi previsti dal Piano fanno riferimento esclusivamente alle seguenti aree: aree a rischio idrogeologico molto elevato (denominate R4); aree a pericolosità molto elevata (denominate P4). Essi consistono principalmente nell'adozione di <i>Misure di salvaguardia</i> finalizzate a: eliminare il rischio o ridurre quest'ultimo a livelli accettabili nelle aree R4; impedire che l'aumento della vulnerabilità, a seguito di interventi antropici, produca l'insorgere di condizioni di rischio molto elevato o elevato nelle aree P4. I criteri adottati per la selezione degli interventi urgenti da proporre sono stati i seguenti: interventi connessi alla rimozione di situazioni dove sono stati segnalati incidenti gravi in seguito ad eventi calamitosi di natura idrogeologica; interventi tesi alla mitigazione di rischi idrogeologici più elevati rilevati sulla base delle indagini territoriali eseguite; interventi in Comuni dichiarati a rischio idrogeologico più elevato dal Ministero dell'Ambiente; interventi per i quali sono state già inoltrate specifiche richieste da parte di enti territoriali; interventi per i quali sussista già un livello progettuale avanzato.
NORME	Ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis, del D.L.180/1998 e successive modificazioni, le aree a pericolosità idrogeologica molto elevata P4 sono sottoposte a vincoli temporanei costituenti misure di salvaguardia, che rimangono in vigore fino alla approvazione del piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico. Misure di salvaguardia nelle aree a pericolosità idraulica molto elevata. Nelle aree P4 sono vietati i seguenti interventi: l'installazione di nuovi impianti di smaltimento di rifiuti e di trattamento di reflui civili e industriali, nonché le discariche di qualsiasi tipo e natura, il deposito a cielo aperto, ancorché provvisorio, di materiali o rifiuti di qualsiasi genere, con l'esclusione dei depositi temporanei connessi con le attività relative agli interventi idraulici; la sdemanializzazione del demanio idrico e marittimo; ogni forma di nuova edificazione. Nelle aree P4 sono in ogni caso consentiti: gli interventi idraulici volti alla messa in sicurezza delle aree già urbanizzate e delle infrastrutture già realizzate; la costruzione d'impianti tecnologici a rete e di opere di urbanizzazione primaria a rete; gli interventi connessi alle attività agricole che non comportino nuove volumetrie; gli interventi di demolizione senza ricostruzione, manutenzione ordinaria e straordinaria, così come definiti dalle lettere a) e b) dell'art. 31 della legge 5 agosto 1978 n.457; interventi di restauro e risanamento conservativo, così come definiti dalla lettera c) dell'art. 31 della Legge n.457 del 1978, senza aumento di superficie o volume, con obbligo di mitigazione della vulnerabilità degli immobili interessati dagli interventi rispetto all'evento calamitoso; i cambi di destinazione d'uso, laddove consentiti, che non comportino aumenti del volume e della superficie utile, nonché del carico urbanistico; gli interventi strettamente necessari a mitigare la vulnerabilità dei valori esposti senza aumenti di superficie e volume; la manutenzione, l'ampliamento, la ristrutturazione d'impianti ed infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico relative a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture parimenti essenziali, che non concorrano ad incrementare il carico insediativo e che risultino essere, comunque, coerenti con la pianificazione degli interventi di emergenza della protezione civile. I progetti relativi agli interventi nelle aree P4, fatta eccezione per quelli di cui alle lettere c),



Studio di impatto ambientale

d) ed f) dovranno essere corredati da un adeguato studio di compatibilità idraulica, che dovrà ottenere l'approvazione dell'autorità idraulica competente, in accordo con l'Autorità, e che dimostri che l'intervento in esame è stato progettato rispettando i seguenti criteri: realizzare opere non a rischio per gli eventi calamitosi presi in considerazione; non aumentare il livello di pericolosità registrato; migliorare significativamente le condizioni di funzionalità idraulica; non aumentare il rischio d'inondazione a monte e a valle; non pregiudicare la possibile attuazione di una sistemazione idraulica definitiva.

Misure di salvaguardia nelle aree a pericolosità geomorfologica molto elevata.

Nelle aree P4 sono vietati i seguenti interventi:

scavi, riporti e movimenti di terra che possono aggravare il livello di rischio e pericolosità; ogni forma di nuova edificazione.

Le aree boscate in zone sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267 del 1923 e nelle zone delimitate P4 con il presente Piano, possono essere trasformate solo a condizione che gli interventi siano previsti all'interno di una pianificazione più vasta, vagliata, in accordo con l'Autorità, dall'autorità preposta al vincolo idrogeologico, nella quale venga dimostrata l'ininfluenza del disboscamento sull'assetto idrogeologico del bacino idrografico interessato.

Nelle aree P4 sono consentiti:

gli interventi per la mitigazione del rischio geomorfologico presente e in genere tutte le opere di bonifica e sistemazione dei movimenti franosi;

gli interventi di demolizione senza ricostruzione;

gli interventi strettamente necessari a ridurre la vulnerabilità dei valori esposti e a migliorare la tutela della pubblica incolumità, senza aumenti di superficie e volume, senza cambiamenti di destinazione d'uso che comportino aumento del carico urbanistico;

gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, così come definiti alle lettere a) e b) dell'art. 31 della Legge n. 457 del 1978 senza aumento di superficie e volume;

gli interventi di restauro e risanamento conservativo, così come definiti alla lettera c) dell'art. 31 della Legge n. 457 del 1978, senza aumento di superficie e volume;

gli interventi necessari per la manutenzione ordinaria e straordinaria relativa alle opere infrastrutturali e alle opere pubbliche o di interesse pubblico;

gli interventi volti alla tutela e alla salvaguardia e manutenzione degli edifici e dei manufatti vincolati ai sensi della legge 1 giugno 1939 n.1089 e della legge 29 giugno 1939 n.1497 nonché di quelli di valore storico-culturale così classificati in strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale vigenti.

Nelle aree P4 i progetti relativi agli interventi di cui al comma 4 lettere a), c), d), e), f), e g) dovranno essere corredati da un adeguato studio di compatibilità geomorfologica, che dovrà ottenere l'approvazione dell'autorità geologica competente, in accordo con l'Autorità, e che dimostri che l'intervento in esame è stato progettato rispettando i seguenti criteri: di non aumentare il livello di rischio ivi registrato e non precludere la possibilità di eliminare o ridurre le condizioni di rischio.

Nelle aree P4 sugli edifici già compromessi nella stabilità strutturale per effetto dei fenomeni di dissesto in atto sono esclusivamente consentiti gli interventi di demolizione senza ricostruzione e quelli volti alla tutela della pubblica incolumità.

Studio di impatto ambientale

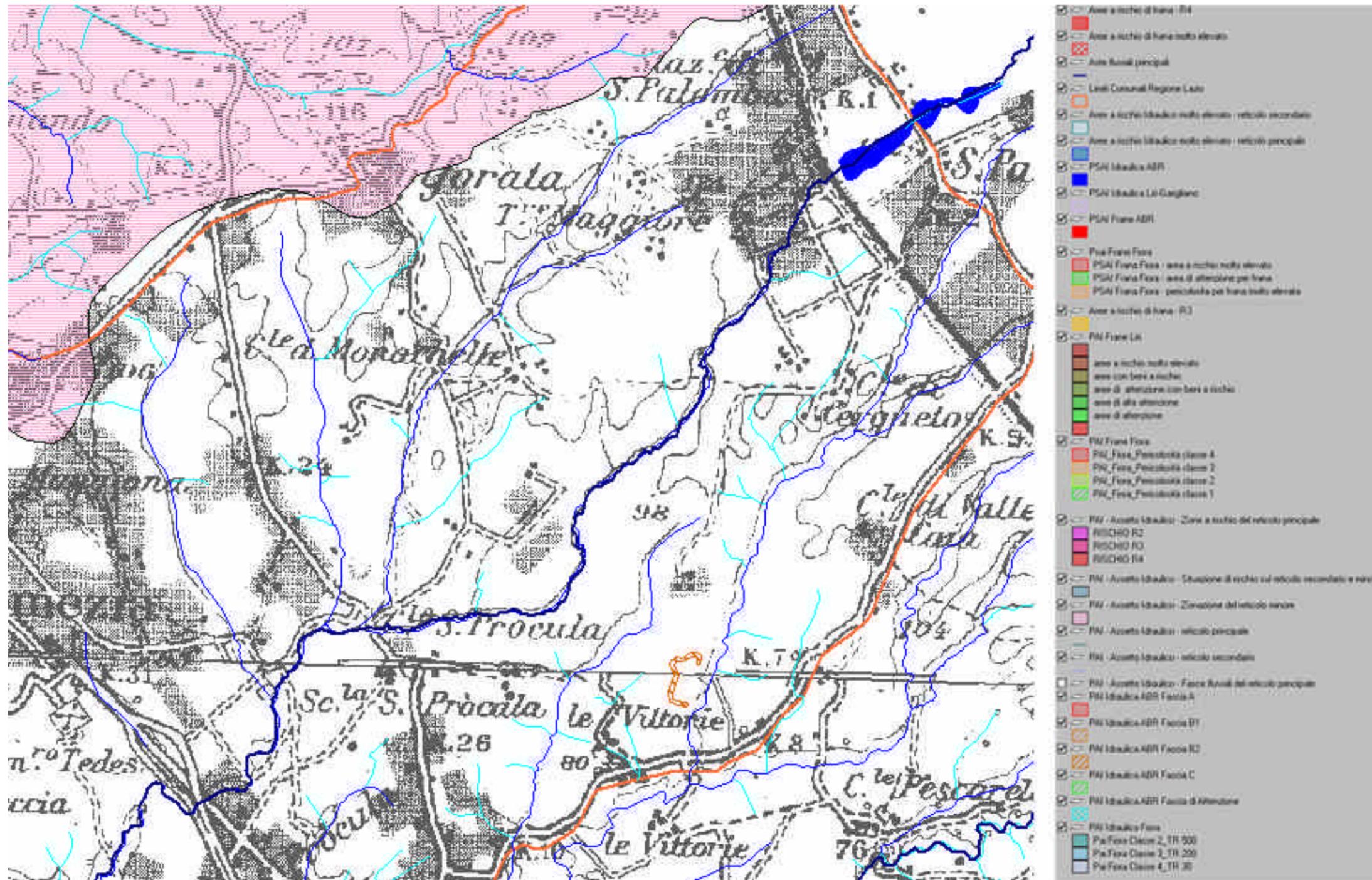


Fig 4: Cartografia di sintesi dei Piani di bacino per l'assetto Idrogeologico



Studio di impatto ambientale

4 STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

Da sempre il piano regolatore rappresenta il riferimento primario di pianificazione comunale; come si è tuttavia visto, più di recente gli strumenti di programmazione complessa, integrata, ecc. stanno di fatto in qualche modo sostituendo questi strumenti, se non nella validità formale – che resta a tutti gli effetti – comunque nella sostanza. Ciò è soprattutto dovuto ai meccanismi e ai tempi più efficaci su cui strumenti di questo tipo possono contare.

La programmazione e la pianificazione a livello sovracomunale si orientano maggiormente verso l'indicazione di indirizzi strategici complessivi, ma le politiche si sostanziano in forma di accordi, intese, progetti integrati, tutte forme che consentono corsie preferenziali dal punto di vista sia procedurale che finanziario.

Restando ferma perciò la validità formale del Piano regolatore a livello comunale, tuttavia la sua funzione si orienta sempre più a livello di cornice di indirizzi, che in qualche modo sostanzia gli indirizzi strategici indicati a livello regionale – e provinciale sempre più; resta ancora, inoltre, la funzione di verifica di coerenza tra azioni e livelli istituzionali che sempre più si moltiplicano e diversificano.

Il piano regolatore di Pomezia è stato adottato con delibera del Consiglio Comunale il 29 dicembre 1967, e approvato 20 novembre 1974.

Nella tavola di zonizzazione, il collegamento viario tra S.Palomba e Pomezia è già presente ma è descritto da un tracciato che si discosta da quello in esame. In ogni modo il tracciato del progetto definitivo ricade esclusivamente in area destinate ad uso agricolo.

5 STRUMENTI PER LA PIANIFICAZIONE ECONOMICA REGIONALE

5.1 IL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA REGIONALE 2003-2005

La regione ha elaborato un *Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale (Dpefr)* per il 2003-2005, che ha previsto Intese con i Comuni di Frosinone, Latina, Rieti, Roma e Viterbo finalizzati alla definizione di impegni propedeutici alla realizzazione delle opere più rilevanti, sostenute con il concorso finanziario delle risorse del bilancio regionale, Cipe (Aree depresse) e Legge Obiettivo, programma di Edilizia sanitaria, programma di edilizia residenziale pubblica.

Conseguentemente, nel quadro delle scelte finanziarie per il relativo triennio, hanno trovato conferma alcuni indirizzi generali della passata legislatura; tra questi: “il miglioramento delle infrastrutture della viabilità e dei trasporti e l'avvio delle progettazioni delle opere previste dalla Legge Obiettivo.”

Nel richiamare la recente Intesa Generale Quadro Stato - Regione Lazio del 20 marzo 2002, conseguente al primo programma delle infrastrutture strategiche ex Legge Obiettivo n. 443 del 21.12.2001 (vedi 2.2., oltre), il documento sottolinea che “nel corso degli ultimi mesi dell'esercizio 2002 e nel primo semestre 2003 è stata avviata l'attività di concertazione che ha portato alla formalizzazione di Intese con i comuni di Roma, Latina e Rieti.”

5.2 IL DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE 2000-2006

La Regione Lazio definisce le grandi priorità del programma di sviluppo regionale in un *Documento Unico di Programmazione 2000-2006 (Docup)*,⁸ approvato dalla Commissione

⁸ Il Docup per gli interventi strutturali comunitari nella regione Lazio interessata dall'Obiettivo 2 per il periodo dal 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2006, è stato approvato il 7 settembre 2001 con Decisione n. 2118 della Commissione. Sulla base delle strategie e delle priorità espresse nel Docup, l'Autorità di gestione ha elaborato il Complemento di Programmazione (CdP), approvato il 4 dicembre 2001 dal Comitato di sorveglianza, per l'attuazione della strategia e



Studio di impatto ambientale

ed attuato dall'Autorità di Gestione designata dallo Stato Membro. L'obiettivo della programmazione regionale è "aumentare la competitività del Sistema-Lazio, attraverso modelli di sviluppo sostenibile in grado di valorizzare, insieme, coesione sociale, robustezza della struttura economica e risorse ambientali e storico-culturali, in coerenza con i recenti indirizzi comunitari."

La Regione Lazio ha redatto il Docup sulla base delle priorità di intervento desunte sia dalle finalità generali dello sviluppo – messe a punto nei precedenti documenti di programmazione generale – che dagli obiettivi specifici della programmazione di settore. Le linee-guida individuate dalla Regione nel documento unico di programmazione per lo sviluppo del Lazio dei prossimi anni sono le seguenti:

- fornire opportunità di lavoro ai disoccupati, nel quadro di una politica di concertazione con le forze sociali finalizzata a dare attuazione alle politiche regionali;
- riorganizzare il sistema scolastico-formativo;
- garantire un adeguato sostegno alle attività economiche attraverso la semplificazione delle procedure amministrative e la velocizzazione dei processi decisionali, ed attraverso politiche ad hoc per le imprese (previdenziali, fiscali, creditizie, ecc.);
- armonizzare le politiche di tutela delle risorse ambientali (acque, aree protette, smaltimento dei rifiuti, difesa attiva del suolo, ecc.) con quelle di valorizzazione a fini economici (agriturismo, agricoltura biologica, ecc.);
- riorganizzazione e completamento del sistema viario regionale;
- realizzazione di strutture intermodali per il trasporto merci;
- realizzazione di una rete fieristica regionale e di iniziative di valorizzazione dei prodotti regionali (marketing territoriale, banca-dati dei prodotti tipici, ecc.).

degli assi prioritari d'intervento.

Vedi anche: *Decisione della Commissione del 7 settembre 2001* recante approvazione del documento unico di programmazione per gli interventi strutturali comunitari nella regione Lazio interessata dall'obiettivo n. 2 in Italia (notificata con il numero C(2001)2118).

Dalla strategia adottata, ed in particolare dagli obiettivi "generali" individuati in precedenza (che possono dunque essere considerati obiettivi "di asse"), discendono i seguenti assi prioritari di intervento:

- 1) valorizzazione ambientale;
- 2) potenziamento delle reti materiali e immateriali;
- 3) valorizzazione dei sistemi locali;
- 4) miglioramento della competitività delle imprese.

In particolare, al terzo asse è affidata - nell'ambito del contesto che caratterizza il milieu, ed all'interno dei sistemi di relazioni garantiti dalle reti - la valorizzazione dei sistemi locali, intesi sia come aree (o sistemi di aree) ad elevata specializzazione produttiva o suscettibili di valorizzazione economica, che come aggregazioni di realtà insediative in grado di supportare efficacemente l'attività delle imprese. Nell'ambito dei sistemi locali sarà necessario intervenire sia per potenziare i fattori produttivi che per migliorare la qualità della vita, perseguendo così, in termini sinergici, sia l'obiettivo di rendere più efficiente il contesto "ambientale" in cui operano le imprese che quello di rendere tale contesto più attraente per imprese che vengono dall'estero.



Studio di impatto ambientale

6 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

6.1 GENERALITÀ

Il progetto per il collegamento comprensoriale tra Pomezia e S.Palomba non sempre viene riportato nei documenti di settore vista la portata prevalentemente locale dell'intervento. Ciò non ostante, pur non essendo citato, risulta essere affine agli obiettivi generali che gli stessi piani Nazionali e regionali individuano.

In questa ottica vengono di seguito esposti i piani settoriali susseguitisi nella regione, nelle provincie, nel comune durante gli anni.

6.2 PROGRAMMAZIONE NAZIONALE: DAL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA, ALLA PROGRAMMAZIONE DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE: LA LEGGE OBIETTIVO DEL 2001

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti (Pgt), approvato nel marzo 2001,⁹ nasce in una situazione diversa rispetto a quella in cui sono stati sviluppati i piani che lo hanno preceduto. L'avvio del processo di integrazione europea, con la conseguente armonizzazione dei principi generali e delle regole che dovranno regolare molti settori, soprattutto in materia ambientale, hanno, di fatto, contribuito a ridurre i margini di autonomia dei singoli governi, esaltandone al contrario la funzione di soggetti attivi, nel processo di impostazione di regole comuni.

Il nuovo Pgt, è pertanto uno strumento che coinvolge una pluralità di attori: gli utenti del sistema, le amministrazioni dello Stato, gli Enti locali, le aziende produttrici di servizi, le industrie del settore e la collettività nel suo complesso.

Il Pgt, parte da un'analisi dell'attuale scenario del settore trasportistico, e avvia successivamente una serie di obiettivi, volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma anche a renderne più efficiente l'utilizzo.

Gli obiettivi da perseguire sono i seguenti:

⁹ Cfr. Delibera del Consiglio dei Ministri del 2 marzo 2001.

- Sviluppo del sistema e riequilibrio territoriale

Nelle aree deboli del Paese, deve essere realizzata una nuova politica dei trasporti, attraverso una serie di interventi atti a promuovere lo sviluppo di un sistema produttivo integrato, capace di sostenere la concorrenza con le altre Regioni europee. In questo contesto, uno strumento finanziario importante per la realizzazione delle opere infrastrutturali del Mezzogiorno di Italia, è rappresentato dal Quadro comunitario di sostegno 2000-2006.

- Riequilibrio ed integrazione modale

Negli ultimi decenni, l'aumento della domanda di trasporto, non è stato supportato da un adeguato sviluppo dell'offerta del trasporto collettivo, sia in termini di dotazione di infrastrutturale, che di impianti e servizi. E' necessario riequilibrare tale sistema, potenziando soprattutto la rete ferroviaria, e dal punto di vista infrastrutturale, e dal punto di vista logistico, con particolare attenzione allo sviluppo del trasporto intermodale per rispondere meglio alla domanda specializzata e valorizzare la rete nazionale nel contesto europeo e comunitario.

- Vivibilità nelle città

Il tema del miglioramento delle condizioni di mobilità, di accessibilità e di qualità ambientale nel sistema urbano del Paese è importante ai fini del rafforzamento delle posizioni delle nostre città nel contesto internazionale.

- Priorità ambientali

Il nuovo Pgt, assume esplicitamente l'obiettivo di sostenibilità ambientale delle attività di trasporto, fissando un set di obiettivi ambientali misurabili, identificando le azioni e gli strumenti per raggiungerli, elaborando criteri e metodi che consentano di simulare e valutare anche sotto il profilo economico, l'efficacia ambientale delle politiche perseguite.

- La sicurezza dei trasporti

L'obiettivo della sicurezza dei trasporti deve essere raggiunto con metodologie diverse dal momento che sono diversi i livelli tecnologici delle infrastrutture, dei mezzi e degli apparati di controllo, delle modalità e delle professionalità del personale. Il problema globale della sicurezza va scisso in due parti: da un lato va analizzata la componente tecnico-progettuale, dall'altra la componente comportamentale. Per la prima parte, sono previste



Studio di impatto ambientale

normative tecniche stringenti, strettamente correlate alla progettazione, mentre per la seconda parte, appare assai più difficile intervenire sul comportamento dei soggetti, che solo in minima parte è legato a fattori sistematici.

Il Pgt, a livello nazionale, propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale, che superi le carenze di quello attuale, individuando un sistema integrato di infrastrutture che costituisca la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale, e per individuarne le criticità, è stato definito in primo luogo un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (Snit) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale ed internazionale.

Lo Snit attuale, evolverà in uno Snit futuro sulla base degli interventi prioritari individuati nel documento di piano e nei suoi ulteriori approfondimenti. Tali interventi, costituiranno un riferimento stabile per le iniziative locali.

Successivamente, per assicurare il necessario coordinamento tra le scelte del Pgt e quelle del Piano Regionale dei Trasporti (Prt), e garantire quindi confrontabilità e chiarezza tra i due elaborati, sono state indicate nel Pgt stesso, le linee guida per la redazione e la gestione dei Prt stessi, individuandone gli obiettivi, i vincoli, le metodologie e le strategie. La mobilità locale, infatti si svolge in parte su infrastrutture, quelle di interesse nazionale, per le quali le scelte di intervento rimangono a carico dello Stato, e in parte su infrastrutture, di interesse prevalentemente regionale, per le quali le scelte vengono demandate alle Regioni. Da qui, l'importanza fondamentale del coordinamento tra Pgt e Prt.

La legge 21 dicembre 2001 n. 443 ha delegato al Governo la individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Per quanto riguarda il Lazio questo impegno ha trovato formalizzazione con *l'Intesa Generale Quadro tra lo Stato e la Regione sottoscritta dalle parti il 20 marzo 2002*.

L'Intesa, nel riconoscere "che il Lazio rappresenta senza dubbio, in termini economico-sociali e logistici, uno degli ambiti strategici del Paese, in quanto oltre ad essere "area cerniera" determinante per la regolare fluidificazione dei transiti nord-sud-nord, e anche ambito territoriale generatore di un autonomo e rilevante volume di mobilità di persone e di merci all'interno e all'esterno del territorio regionale", interviene sulla consolidata situazione di difficoltà nella dotazione di adeguate infrastrutture di mobilità e di trasporto, considerando che "sul territorio della Regione Lazio è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale; e che una parte significativa del deficit infrastrutturale fin qui evidenziato, per il suo rilievo sociale ed economico, riveste carattere di vera e propria "emergenza" e assume pertanto la configurazione di "preminente interesse nazionale"; e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto al quale appare opportuna ma cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio".

Va inoltre sottolineato che la *Direttiva generale per l'anno 2003* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,¹⁰ relativamente agli indirizzi per la *politica dei trasporti*, sottolinea che "Attualmente, il settore dei trasporti in Italia presenta gravi carenze di tipo infrastrutturale e gestionale. Ciò comporta, soprattutto nel settore del trasporto di merci e logistico, gravi squilibri concorrenziali a favore degli operatori stranieri, i quali sono meglio strutturati, per dimensione, capacità imprenditoriale e livello organizzativo e tecnologico. Si rendono necessarie, pertanto, azioni mirate a rendere più efficiente il sistema logistico e a consentire alle aziende italiane di acquisire la professionalità necessaria a sostenere il peso della concorrenza."

¹⁰ D.M. n. 7 del 2 gennaio 2003, registrato alla Corte dei Conti il 29 gennaio 2003, reg. 1 fg. 62.



Studio di impatto ambientale

6.3 IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI DEL LAZIO DEL 1990 E IL NUOVO SCHEMA INFRASTRUTTURALE DEL PTRG DEL 2000

La legge regionale n. 37/87 ha attribuito al Piano Generale dei Trasporti (Prt) la natura di atto di programmazione settoriale pluriennale. Un documento di Piano è stato elaborato tra il 1990 e il 1992, ma non è stato approvato dal Consiglio Regionale.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Lazio è un piano di carattere settoriale, che costituisce il quadro di riferimento programmatico e tecnico per le future politiche di assetto delle infrastrutture e dei servizi di interesse regionale. Il Prt, diviene quindi uno strumento che, da un lato armonizza gli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti (Pgt) con quelli della Regione, e dall'altro stabilisce il ruolo che la Regione stessa vuole conferire al sistema dei trasporti, coerentemente al proprio sviluppo. In tale ottica, il Prt, affianca alla funzione di individuazione degli interventi, di opere e di criteri di localizzazione, una funzione organizzatrice di più ampia portata: esso infatti ha il compito di fornire le indicazioni necessarie per l'elaborazione e l'attuazione dei progetti coordinati, coinvolgenti più amministrazioni pubbliche e soggetti privati.

Partendo comunque dall'analisi delle condizioni dell'esistente, il Prt si propone di conseguire due ordini di obiettivi. Il primo obiettivo, ovvero della "razionalizzazione e miglioramento della situazione esistente" si rende necessario per arginare il mancato adeguamento delle reti e dei servizi di trasporto agli specifici problemi (di mobilità, di tutela ambientale, di riduzione dell'inquinamento atmosferico, e così via) posti dall'evoluzione del territorio regionale stesso.

Tale obiettivo si articola in tre interventi specifici:

- incrementare le prestazioni complessive dell'offerta di trasporto in modo da garantire una adeguata copertura della domanda di trasporto sia di persone che di merci;
- aumentare l'efficienza del trasporto attraverso l'integrazione modale e la riorganizzazione dei servizi di trasporto collettivi;
- ridurre i fenomeni di congestione nei tratti stradali suburbani, sia per la riduzione dei costi economici e dei tempi di percorrenza, sia per l'abbattimento di inquinamento e di incidentalità.

Il secondo obiettivo consiste nel "riequilibrio dell'offerta di trasporto" necessario in seguito alla esistenza di una distribuzione territoriale non equilibrata degli insediamenti produttivi e residenziali, determinata dalla sproporzione tra il peso del capoluogo e quello del restante territorio. Tale obiettivo si articola in quattro interventi specifici:

- riequilibrio territoriale da conseguirsi attraverso l'apertura delle aree "deboli" con la rete di interesse nazionale;
- riequilibrio territoriale a livello sub-regionale, attraverso lo sviluppo dell'accessibilità come condizione dello sviluppo socio-economico delle aree emergenti o marginali;
- riequilibrio intermodale, attraverso l'individuazione di interventi infrastrutturali o di politica economica a livello regionale, in grado di favorire il trasporto ferroviario e di merci e di persone;
- minimizzazione dell'impatto ambientale, attraverso la scelta di siti di intervento e dei modi di trasporto a minor impatto ed a minor consumi energetici;
- accoglimento degli indirizzi programmatici delle amministrazioni locali, in particolare attraverso l'inserimento nel piano degli interventi già prescelti dalle stesse.

Tali finalità devono essere raggiunti attraverso progetti che interessano le infrastrutture a rete (sistema stradale e ferroviario) e le infrastrutture puntuali (autoporti, interporti, nodi di interscambio, porti, aeroporti, caselli autostradali).

Per quanto riguarda l'assetto degli interporti era stata evidenziata la necessità di conseguire la seguente struttura: sistema interportuale terrestre (Orte e Frosinone), sistema interportuale marittimo (Civitavecchia e Gaeta), sistema interportuale romano, (Ponte Galeria, Pomezia e Lunghezza).

La riorganizzazione del trasporto delle merci su scala regionale andava conseguito affiancando il sistema degli interporti, impianti caratterizzati da differenti vocazioni, con un sistema di autoporti, caratterizzati da bacini di influenza di dimensione locale, cui demandare la funzione di integrazione del sistema di livello superiore: Cassino, Cisterna, Cittaducale, Civita Castellana, Fondi, Priverno, Roma Bufalotta, Roma La Storta, Roma Romanina, Valmontone.



Studio di impatto ambientale

L'Assessorato opere, reti di servizi e mobilità della Regione Lazio ha definito nel 1996 per il sistema della viabilità un *Piano degli Interventi Prioritari* con l'obiettivo di completare la grande viabilità di interesse nazionale e interregionale, realizzare tratte stradali e nodi risolutivi dal punto di vista del traffico e ambientale, collegare importanti centri economici lontani dalla grande viabilità, velocizzare il traffico, soprattutto nei comuni dell'area romana, eliminare zone di pericolo nella viabilità esistente

Il raggiungimento di tali obiettivi viene condizionato ad un adeguato intervento anche nel settore del trasporto pubblico. Questa integrazione è stata avviata con la sottoscrizione tra Regione e Ferrovie dello Stato di un protocollo di intesa per la "Definizione degli interventi nei trasporti ferroviari della Regione Lazio" e con la definizione congiunta con Atac e Cotral del "Piano di riordino della rete di trasporto pubblico".

Nel Luglio 1998 è stato pubblicato, da parte dell'Assessorato Opere e Reti di Servizi e Mobilità della Regione Lazio, il documento "*Verso la Conferenza Regionale sull'Occupazione. Le Reti e le Infrastrutture per lo Sviluppo e l'Occupazione nel Lazio*"¹¹ che, attualmente, costituisce il riferimento nella programmazione dei trasporti.

I contenuti del documento risultano assunti dallo *Schema di Piano Territoriale Regionale Generale* (Ptrg), deliberato dalla G.R. il 19 dicembre 2000, attraverso un sintetico documento di integrazione.¹²(cfr §3.1.3)

6.4 LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE PER IL SETTORE DELLA VIABILITÀ

A partire dal 1993 - con la l.r. 67 - il *Piano regionale della viabilità* si arricchisce di interventi, attraverso aggiornamenti successivi che - pur in assenza di un piano di settore specifico - disegnano una strategia organica di sviluppo della rete.

Nel "*Programma di Sviluppo della rete viaria regionale*" redatto dall'Assessorato Opere e Reti di Servizi e Mobilità della Regione Lazio nel 1998 è sottolineata l'importanza di "*...riorganizzare la rete viaria regionale ovviando al ...difetto di comunicazione viaria trasversale rispetto al preesistente sistema radiale*".¹³

Va subito segnalato l'approccio "soft", che il piano predilige, indicando la via della realizzazione di un'integrazione reticolare, non attraverso nuove grandi infrastrutture, ma con interventi puntuali di ricucitura del complessivo sistema di infrastrutture viarie:

Il programma, per quanto concerne il traffico ingenerato nell'area immediatamente a sud di Roma, prospetta un miglioramento notevole con la realizzazione di una serie di interventi su una viabilità di scala inferiore, quali l'adeguamento dell'Ardeatina e della Laurentina e l'adeguamento della S.P. "Cancelliera" (Albano-Ardea) al tipo IV delle norme del C.N.R., come parte del più ampio "Sistema Viario Trasversale Veloce" che la Provincia di Roma già ha in corso di realizzazione, ma non fa accenno al collegamento Pomezia-S.Palomba.

¹¹ Il documento è stato presentato pubblicamente attraverso un Convegno (28.10.1998); la sua articolazione consente di ricomporre un quadro complessivo dei nuovi studi e/o piani redatti, adottati e approvati relativi ai diversi settori di intervento (vedi: Regione Lazio, Assessorato Opere... , 1998; in 4. Documentazione).

¹² Va comunque segnalato che per alcuni settori (porti, assetto idrogeologico, difesa del suolo, Bonifica) sono già nel 1998 presentati alcuni documenti di piano.

¹³ Vedi Regione Lazio, *Il programma di sviluppo della rete viaria regionale*: Monografie delle principali progettazioni ed interventi in corso.

Il documento, disponibile sul sito istituzionale della Regione Lazio, recepisce già le prime formulazioni del Piano della viabilità predisposto a partire dal 1988 e successivamente implementato con la successiva normativa. Le monografie allegate alla versione sul sito paiono rappresentare l'elenco dei progetti in fase di realizzazione.



Studio di impatto ambientale

7 SISTEMA DEI VINCOLI E DEI CONDIZIONAMENTI ALLA TRASFORMABILITÀ

7.1 AREE PROTETTE

Con la legge Regionale n°29 del 1997 la Regione Lazio istituisce e norma la gestione delle aree naturali protette del Lazio nonché dei monumenti naturali e dei siti di importanza comunitaria, al fine di garantire e promuovere la conservazione e la valorizzazione degli stessi nonché il recupero ed il restauro ambientale di quelli degradati.

Nessuna delle aree istituite è interessata in alcun modo dal tracciato oggetto di studio, ciò non di meno riportiamo di seguito una breve descrizione di quelle più vicine all'area di intervento:

- la Riserva Naturale Regionale di Decima Malafede;
- l'area della Tenuta Presidenziale di Castel Porziano

Riserva Naturale Regionale di Decima Malafede

Quest'area, compresa tra il GRA, la via Pontina, la via Laurentina e il Comune di Pomezia, vanta insediamenti umani che risalgono alla prima preistoria. La zona potrebbe essere presa a modello dell'evoluzione complessiva dell'Agro Romano. Infatti in epoca imperiale fu costellata di ville poi trasformatesi in periodo altomedioevale in grandi casali e in edifici fortificati e torri in grado di assicurare il controllo del territorio e delle strade. Il primo vincolo paesistico risale al 1985 ma è soltanto nel 1996 che si arriva alla perimetrazione dell'area e alla successiva istituzione (1997) della riserva naturale, che oggi comprende oltre 6.000 ettari di territorio, dalla borgata romana di Tor de' Cenci fino al confine con il Comune di Pomezia. Uno studio del WWF ha censito all'interno della Riserva oltre 800 specie vegetali.

Tenuta Presidenziale di Castel Porziano

L'area, con i suoi circa 6.000 ettari d'ampiezza, si estende dalla spiaggia dunosa ora in gran parte aperta ai bagnanti (pur essendo uno dei pochi tratti di costa laziale in cui è

quasi integra, anche se è un ambiente fragile che facilmente può essere distrutto da un eccessivo calpestio) fino ad una profondità di 9 Km. nell'entroterra. Prevalentemente occupata da una pineta a pino domestico (*pinus pinea*), comprende in zone depresse retrodunali anche boschi di frassino, olmo e querce caducifoglie quali farnia e farnietto, nonché tratti a sughereta, praterie, zone depresse allagate (le cosiddette "piscine") e macchia mediterranea. La fauna della zona, con i suoi ambienti così diversificati, è molto ricca e comprende sia grossi mammiferi, quali caprioli, cinghiali, daini e cervi, sia uccelli rari, come il gufo reale, oltre ad alzavole, germani reali e conigli selvatici. All'interno della tenuta sono presenti numerosi resti di ville romane del tardo periodo repubblicano, per lo più utilizzate per l'attività rurale. Tra questi spiccano i ruderi della villa di Plinio il Giovane, in prossimità di quanto rimane dell'antica Via Severiana.

Nell'art.43 della Legge Regionale 29/1997 viene approvato uno stralcio del piano regionale delle aree naturali protette, relativo allo schema di piano regionale dei parchi e delle riserve adottato dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 18 della l.r. 46/1977 e dell'articolo 15 della l.r. 17/1986, secondo le perimetrazioni provvisorie riportate su cartografia, con gli obiettivi indicati nel piano stesso con riferimento alle seguenti aree:

- a) area naturale protetta del complesso lacuale Bracciano-Martignano;
- b) area naturale protetta della Sughereta di Pomezia¹⁴;**
- c) area naturale protetta del Lido dei Gigli;
- d) sistema delle aree naturali protette del Bosco di Foglino e di Villa Borghese;
- e) area naturale protetta di Monte Casoli di Bomarzo.

Attualmente l'area della Sughereta, situata nei pressi dello svincolo tra il nuovo collegamento e la S.S 148 "Pontina", risulta ancora tra le aree non istituite ma sottoposte a regime di tutela.

¹⁴ Per queste aree era prevista la applicazione delle misure di salvaguardia (riportate nell'art.8 della stessa legge) ma solo per il primo anno dall'entrata in vigore della legge.



Studio di impatto ambientale

Con un'area di 322.942 ha, rappresenta un significativo esempio di conservazione di un ecosistema a carattere residuale, la cui rarefazione è dovuta esclusivamente agli interventi modificatori dovuti alle attività umane. Gli unici vincoli che insistono sull'area sono quelli relativi al D.L. 29 ottobre 1999, n. 490 art.146 (ex lege 431/1985 lettera c - fiumi, torrenti e corsi d'acqua, nonché quanto alla lettera g - territori ricoperti da foreste e da boschi).

Nel sito ufficiale della Provincia di Roma la Sughereta di Pomezia viene riportata tra i Siti di Importanza Regionale (SIR) con il numero 3073, la perimetrazione coincide con quella riportata nella cartografia del PTP (ambito 10 "Latina"); la stessa area viene individuata, con un perimetro ben più ampio, e classificata come area sottoposta ai regimi transitori di salvaguardia.

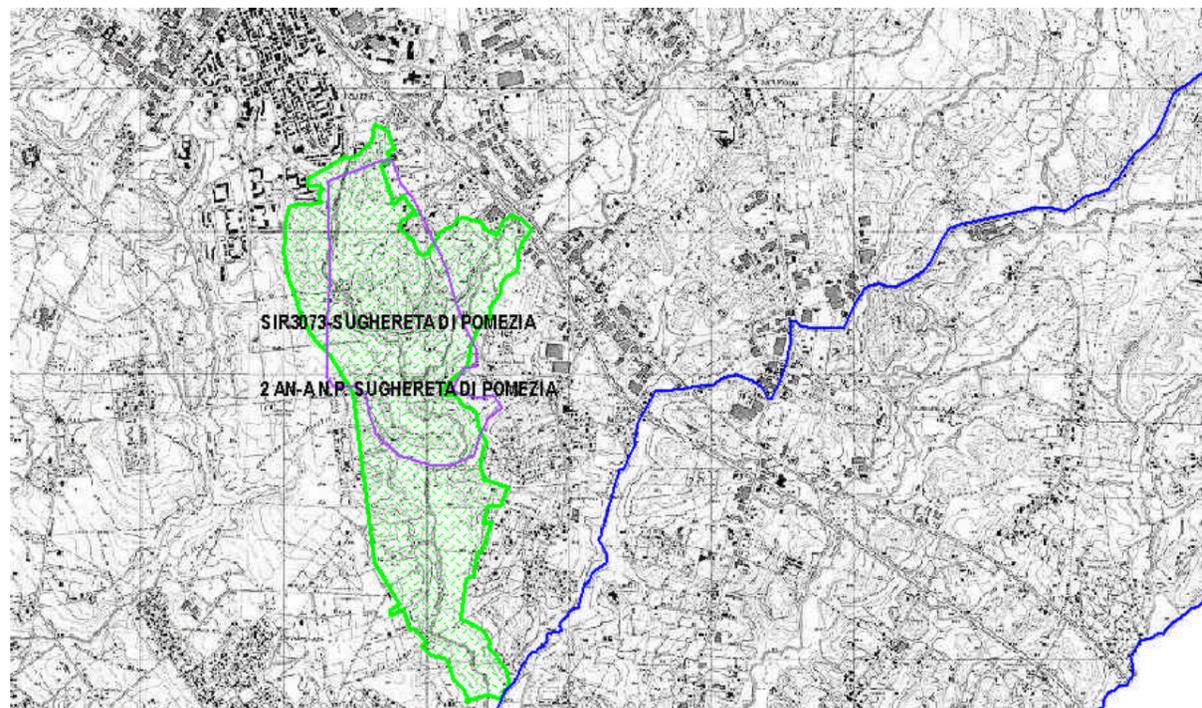


Fig 5: La Sughereta di Pomezia (Sito cartografico della Provincia di Roma)

Con la Legge Regionale n. 40 del 1999, la Regione Lazio riconosce come obiettivo prioritario *“la valorizzazione ambientale, culturale e turistica del territorio, nel rispetto delle esigenze di tutela, per concorrere allo sviluppo economico, imprenditoriale ed occupazionale della comunità regionale”*.

Per fare in modo che ciò avvenga in maniera razionale e coordinata, viene indicata come via da seguire *“la redazione e l'attuazione della programmazione integrata”* (secondo gli obiettivi e l'articolazione per azioni definiti nella deliberazione del Consiglio Regionale 7 maggio 1997, n. 357), all'interno di *“aree di programmazione integrata, che presentino una sufficiente omogeneità sotto il profilo culturale, sulla base dei dati dell'evoluzione storica, e sotto il profilo ambientale, sulla base delle caratteristiche morfologiche del territorio”*. Tra le sperimentazioni avviate fino ad oggi, cinque aree hanno sottoscritto le relative *“intese di programma”*, mentre per due di queste aree è prossima la sottoscrizione del definitivo *“accordo di programma”* ma in nessuna di questa è compresa la nostra area di studio

7.2 SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA E ZONE A PROTEZIONE SPECIALE

Il progetto **Bioitaly**, finanziato dalla Unione Europea, è stato avviato dal Ministero dell'Ambiente attraverso il Servizio Conservazione della Natura, in attuazione della Direttiva Habitat 92/43 del 21 maggio 1992 e in virtù delle disposizioni della Legge 6 dicembre 1991, n. 394, "Legge quadro sulle aree protette". Obiettivo del progetto è stata l'individuazione delle aree e dei siti in cui sono presenti ancora habitat naturali e seminaturali di interesse comunitario, al fine di promuoverne specifiche forme di tutela e gestione.

Le Zone speciali di conservazione (Zsc) sono designate ai sensi della direttiva 92/43/Cee, dallo Stato mediante un atto regolamentare, amministrativo e/o contrattuale; in esse sono applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e/o delle popolazioni delle specie per cui l'area naturale è designata. Tali aree vengono indicate dall'UNIONE EUROPEA come Siti di importanza comunitaria (Sic).

Le Zone di protezione speciale (Zps), designate ai sensi della direttiva 79/409/Cee, sono costituite da territori idonei per estensione e/o localizzazione geografica alla conservazione delle specie di uccelli di cui all'allegato I della direttiva citata, concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Sono stati quindi individuati circa 2700 siti, le cui schede sono state inviate alla Commissione, successivamente sono state redatte schede anche per i siti di importanza



Studio di impatto ambientale

nazionale e regionale (SIN e SIR). Alla data dell'inizio del 2003, gli elenchi disponibili si riferiscono ai "proposti SIC" (pSIC).

In seguito all'approvazione di norme, a livello comunitario e nazionale, inerenti la tutela della biodiversità, ma soprattutto come conseguenza della legislazione regionale, sono previste, per le aree di particolare interesse (SIC e ZPS), valutazioni di incidenza di piani e progetti, in particolare nell'ambito di procedure di valutazione di impatto ambientale.

Negli studi di impatto ambientale, la valutazione di incidenza va applicata nel caso di localizzazione di opere nell'ambito di SIC e/o ZPS, o in quello in cui tali opere determinino un impatto a largo raggio (ad es. inquinamento atmosferico da fumi, interruzione di corridoi biologici), che investe anche aree limitrofe in cui sono localizzati SIC e/o ZPS.

Tale valutazione di incidenza (VI) deve analizzare le caratteristiche del sito e le opere progettuali e verificare se vi siano o meno interferenze significative con il sito di interesse comunitario, tenendo conto degli obiettivi di conservazione dello stesso.

Nel nostro caso i SIC e le ZPS sono al di fuori dell'area di stretta pertinenza del progetto e la loro distanza dall'asse stradale è tale da non richiedere una valutazione di incidenza.

Per completezza di informazione comunque riportiamo di seguito un elenco delle aree più vicine ed una loro breve descrizione:

Le *Zone a protezione speciale* (Zps) sono:

IT6030084: la Tenuta Presidenziale di Castel Porziano

Superficie(ha): 5946

Altezza (m): min0, max 100

Regione bio-geografica: mediterranea

Qualità ed importanza: Molto buona la qualità degli habitat e la loro varietà.

Da sottolineare la presenza di numerosi habitat prioritari e presenza di elementi tipici in tutti i gruppi zoologici, in particolare è significativa la presenza del *Capreolus capreolus italicus* e del *Milvus migrans*. Presenza di specie vegetali rare, o rarissime, per il Lazio.

I *Siti di importanza comunitaria* (Sic) sono:

IT6030016: l' Antica Lavinium a Pratica di Mare

Superficie(ha): 48

Altezza (m): min 29, max 92

Regione bio-geografica: mediterranea

Qualità ed importanza: L'habitat segnalato (5310 - bosco ceduo di allori) sembrerebbe una formazione a carattere relitto.

IT6030027: la fascia costiera di Castel Porziano

Superficie(ha): 428

Altezza (m): min 0, max 7

Regione bio-geografica: mediterranea

Qualità ed importanza: Buona la qualità degli habitat e la loro varietà. Area dunale ben conservata che mantiene cenosi ad elevata diversità. Le specie vegetali sono rare per il Lazio o indicatori biologici.

7.3 VINCOLI SPECIFICI

Come già accennato nel capitolo sull'analisi del Piano Territoriale Paesistico, nell'area di studio è stata rilevata la presenza di vincoli ai sensi del D.Lgs 490/99 per l'art. 146 (L.n.431/85) sia sulla Sughereta che sul Fosso di S.Procula-Rio Torto.

La Sughereta è vincolata in quanto territorio coperto da foreste e da boschi sottoposto a vincolo di rimboschimento (lettera g, art.146); il Fosso di S.Procula-Rio Torto in quanto corso d'acqua iscritto negli elenchi di acque pubbliche, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, così come sono vincolate le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (lettera c, art.146)



Studio di impatto ambientale

8 PROGRAMMI COMPLESSI E CONCERTAZIONE

8.1 GENERALITÀ

La Regione Lazio favorisce “la cooperazione e la concertazione fra lo Stato, la Regione medesima, gli enti locali, le autonomie funzionali, le parti sociali e gli altri soggetti pubblici e privati interessati, allo scopo di garantire una coordinata partecipazione al perseguimento degli obiettivi contenuti nella programmazione statale e regionale, nonché alle iniziative adottate nell'ambito dell'Unione europea”.

A questo fine “ per il coordinamento e l'attuazione degli interventi che implicano decisioni istituzionali e l'impiego integrato di risorse finanziarie a carico di una pluralità di soggetti pubblici e privati, la Regione promuove, tra l'altro, il ricorso agli accordi di programma e agli strumenti di contrattazione programmata, ivi comprese le programmazioni negoziate, le intese istituzionali di programma, gli accordi di programma quadro, i patti territoriali, i contratti di programma, i contratti d'area previsti dall'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n° 662 (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica). L 'insieme delle iniziative che implicano decisioni istituzionali e risorse finanziarie a carico della Regione sono coordinate dalla medesima, la quale, tra l'altro, cura i rapporti con i soggetti interessati, propone e coordina l'attivazione degli enti regionali pubblici e privati per le iniziative di ricerca, progettazione e supporto tecnico nelle fasi di redazione ed attuazione della contrattazione programmata”.

Gli istituti innovativi della programmazione concertata sono stati recepiti nella compagine istituzionale, regionale e locale del Lazio individuando in essi una delle leve operative preferenziali per lo sviluppo socioeconomico.

8.2 PATTO TERRITORIALE¹⁵ PER LO SVILUPPO DELL'AREA DI POMEZIA

Il protocollo d'intesa del Patto Territoriale per lo sviluppo dell'area di Pomezia è stato firmato il 4 marzo 1997. Il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica ha

¹⁵ Patti e contratti: Con i *Patti Territoriali*, i *Contratti d'area* e i *Contratti di programma*, i soggetti non istituzionali acquistano un ruolo più significativo, quali promotori e attuatori di azioni specifiche e circoscritte sul territorio. Il Patto Territoriale è l'esito di un accordo, al tempo stesso strumento di programmazione locale e strumento operativo, in grado di integrare idee e progetti di sviluppo di aree delimitate e caratterizzate da problematiche comuni o da particolari vocazioni produttive. La facoltà di promuovere un patto è estesa ad enti locali, rappresentanze delle categorie imprenditoriali, organizzazioni dei lavoratori, soggetti privati.

approvato il Patto territoriale di Pomezia con decreto n. 1072 del 31 maggio 1999 e dopo averlo inserito nella graduatoria dei Patti localizzati nelle aree del Centro-Nord, ha previsto la concessione di un finanziamento, per le sole iniziative imprenditoriali, di 13.617 miliardi di lire. La Provincia di Roma nella riunione del 10 marzo 2000 viene designata dalla Regione Lazio quale Soggetto Responsabile del Patto Territoriale (ai sensi della delibera del Cipe del 21 marzo 1997) e con apposito incarico, Deliberazione della Giunta n. 956/49 del 20 dicembre 2000, viene nominata per l'assistenza tecnica l'Agenzia di Sviluppo Lazio Spa per consentire alla Provincia di potersi avvalere delle necessarie competenze professionali per potere svolgere il proprio ruolo avvalendosi di esperti. La sottoscrizione del documento finale di stipula del Patto Territoriale di Pomezia, ai sensi della normativa del Cipe, è avvenuta il 29 settembre 2000.

L'idea-forza per uno sviluppo duraturo del bacino di Pomezia risiede nella possibilità di valorizzare in modo integrato il patrimonio di risorse produttive e le potenzialità localizzative, anche in settori diversi dall'industria, di cui il territorio dispone e che si è andato progressivamente deteriorando in questi ultimi anni.

Questo orizzonte strategico di fondo si articola in cinque macro-obiettivi di intervento, che definiscono un organico modello di sviluppo per l'area in una prospettiva di medio termine:

1. la difesa e lo sviluppo dell'occupazione e la valorizzazione delle risorse umane e delle competenze tecnico-professionali presenti
2. la costruzione di un adeguato “habitat competitivo” (*Pacchetto Localizzativo Integrato*) per il mantenimento in condizioni di efficienza delle realtà produttive esistenti e per l'attrazione di nuovi insediamenti
3. l'esplorazione di nuove opportunità economiche ed occupazionali in settori produttivi e del terziario (turismo, logistica, ecc.) diversi dalle attuali vocazioni dominanti
4. la riqualificazione e il consolidamento del tessuto di piccola e media impresa, sotto il profilo tecnologico e del riposizionamento strategico e di mercato
5. l'individuazione di un ruolo sistemico delle multinazionali nel rapporto con il territorio, finalizzandolo a promuovere e fertilizzare l'innovazione nell'indotto locale.

Il Patto si inquadra nel contesto di sviluppo delle attività imprenditoriali del territorio interessato, prevedendo opere imprenditoriali per complessivi 61.141 miliardi di lire e per



Studio di impatto ambientale

una occupazione aggiuntiva a regime di 164 addetti. La quota prevista a carico dei soggetti imprenditoriali è pari a 20.897 miliardi di lire, che costituiscono il 30% del finanziamento. Tale iniziativa costituisce un esempio pregevole di partecipazione “dal basso” da parte delle forze sociali, imprenditoriali ed i soggetti istituzionali, finalizzate alla creazione occupazione aggiuntiva nei comuni provinciali e nell'intero tessuto sociale e produttivo regionale.

8.3 PRUSST “LATIUM VETUS”

A cominciare dalle municipalità coinvolte, il programma dal titolo “Latium Vetus” ha assistito alla partecipazione di alcune amministrazioni locali della fascia litorale pontina, i comuni di Pomezia, Ardea, Aprilia, Nettuno, Anzio, Cisterna di Latina, e dell'area dei Castelli Romani, Albano, Ariccia, Castelgandolfo, Genzano, Nemi e, infine, il Comune di Lanuvio, ente capofila, per un totale di 12 enti comunali.

Nel Prusst è interessata anche l'area, destinata a riserva naturale, di Decima Malafede nel Comune di Roma.

La consistenza finanziaria globale del programma è di circa 600 miliardi di lire dei quali circa 500 sono risorse che fanno capo a soggetti privati, impegnati nei confronti dei proponenti pubblici mediante fidejussioni.

Il Prusst “Latium Vetus”, ha una preponderanza di progetti privati, pari a oltre il 90% delle iniziative presentate.

Gli obiettivi principali del programma sono riconducibili alla riqualificazione e al potenziamento dell'area produttiva, oltre che al potenziamento dell'offerta turistico-ricreativa, in particolare per le aree della fascia costiera che attualmente risentono del congestionamento e l'aggressione dovuta alla vicinanza di Roma.

Il programma viene a comporsi di 57 interventi, dei quali 9 interventi pubblici. I restanti 48 sono costituiti da opere private. In breve, le azioni messe in campo dal Prusst si articolano nei seguenti assi prioritari:

- *Il primo asse è costituito dall'infrastrutturazione del territorio e perciò diretto al potenziamento delle infrastrutture e della viabilità, a servizio dell'area che presenta una consistente concentrazione di attività produttive: potenziamento degli assi infrastrutturali*

della Via Ardeatina e del nodo di Padiglione; previsione di un nuovo collegamento tra l'autostrada Roma-Napoli e la statale Pontina; realizzazione della bretella Cisterna-Valmontone in prossimità dell'autostrada A2; realizzazione, infine, dell'ospedale dei Castelli Romani;

- Il secondo asse riguarda il miglioramento a carattere ambientale. In questo asse ricadono gli interventi relativi alla riqualificazione e valorizzazione ambientale attuata mediante il piano di sistemazione del Laghetto Granieri e attraverso l'esecuzione di indagini sulle acque; la realizzazione di circuiti naturalistici all'interno del parco dei Castelli, la creazione di una centrale e relativo impianto per il trattamento dei rifiuti a servizio dell'intera area;
- Il terzo asse è mirato prioritariamente al potenziamento del settore produttivo, esistente e di progetto previsto nell'area pontina. In questa area è altresì prefigurata la realizzazione di un laboratorio, di un centro ricerche per prodotti agricoli con “denominazione d'origine controllata”; di una struttura per la produzione e la vendita di prodotti agricoli, un centro artigianale in relazione allo stabilimento dell'acqua ex Claudia;
- Il quarto e ultimo asse prevede il miglioramento e ampliamento dell'offerta turistico-ricettiva nella zona dei Castelli con la realizzazione del polo alberghiero oltre a un novero di attività turistiche e ricettive.

8.4 LA PROGRAMMAZIONE PER IL LITORALE DEL LAZIO

Nell'ambito del Litorale Laziale, a seguito del Prusst Latium Vetus, è stato sottoscritto un *Accordo di Programma*¹⁶ tra i comuni di Anzio, Ardea, Nettuno e Pomezia, in data 23 luglio 2001, al fine di presentare un piano-programma contenete gli obiettivi, le azioni e le

¹⁶ Gli Accordi di Programma Quadro: elaborati e sottoscritti in attuazione dell'Intesa, si procede a specificare l'articolazione progettuale dei programmi di interventi, secondo un disegno che può concentrarsi su raggruppamenti tematici (sanità, trasporti, ambiente, cultura, ecc.), o territoriali (realtà amministrative ma anche territori accomunati da particolari problematiche socio-economiche, ambientali, ecc.) o su entrambi.

Con gli Accordi Quadro si esaurisce un primo livello di programmazione che, promosso dallo Stato e dalla Regione, coinvolge come soggetti partecipanti e sottoscrittori le autonomie locali e tutti i soggetti direttamente interessati alla realizzazione dei programmi: compresi dunque i soggetti privati.



Studio di impatto ambientale

proposte di intervento necessarie al recupero e alla valorizzazione del litorale romano, a diversificare e specializzare l'offerta turistica e culturale, nonché a potenziare le attività produttive marittime.

Parte integrante dell'accordo è lo studio di fattibilità "Recupero e valorizzazione del litorale romano", in cui sono contenute le azioni e gli interventi che le quattro amministrazioni si prefiggono di attuare.

Lo studio offre un quadro razionale ed unitario dei "punti di forza" e delle "criticità" insite nel sistema infrastrutturale, nel sistema storico-archeologico ed ambientale e nel sistema produttivo dei quattro comuni del litorale laziale delineando le potenzialità, le linee e le prospettive di sviluppo dell'ambito territoriale.

Gli obiettivi specifici dell'accordo si possono così schematizzare:

- riqualificazione urbanistica e territoriale mediante l'adeguamento del quadro infrastrutturale e la riqualificazione urbanistica ed edilizia degli agglomerati urbani sorti lungo la costa
- riqualificazione e valorizzazione dei beni storico-archeologici ed ambientali mediante opere di recupero dei beni naturalistici ed ambientali e la messa in rete dei beni storico-archeologici, dei musei, delle strutture ricettive e delle manifestazioni culturali in maniera da valorizzare l'intero patrimonio come "sistema" unico e riconoscibile
- valorizzazione del comparto turistico

I settori d'intervento dei progetti presentati dai comuni sono: il sistema infrastrutturale, il sistema ambientale e storico-archeologico, la valorizzazione del comparto turistico.

Con l'approvazione della l.r. 5 gennaio 2001, n. 1 – Norme per la valorizzazione e lo sviluppo del litorale del Lazio - la Regione Lazio ha determinato un'azione importante per la promozione dello sviluppo economico e sociale della propria zona costiera.

La Regione ha voluto, infatti, adottare un approccio nuovo, di natura strategica, per quanto riguarda la gestione della propria zona costiera dando vita a un'attività che vuole accogliere e sperimentare le indicazioni, formulate in ambito europeo, per agevolare la progressiva elaborazione di un approccio comune alla *gestione integrata delle zone costiere* e, in particolare, ai principi di tale gestione enunciati dalla Commissione con la COM (2000)547 e considerati dalla

recente Raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio (2002/413/CE) relativa all'attuazione della gestione integrata delle zone costiere in Europa.

La consapevolezza è quella che gran parte dei conflitti e dei problemi che si riscontrano sono riconducibili alla mancanza di una visione unitaria e alla scarsa considerazione dell'importanza strategica di uno sviluppo sostenibile della zona costiera.

La Legge regionale individua, in particolare, l'esigenza di procedere all'elaborazione e all'attuazione di un *Programma integrato di durata triennale*, articolato in annualità, che deve comprendere interventi *che consentano di salvaguardare e valorizzare le risorse strutturali e ambientali, di diversificare e specializzare l'offerta turistica e culturale, di potenziare le attività produttive marittime e di incrementare i livelli occupazionali* (art.1).

Il Programma deve essere elaborato (art.7) *in conformità alle linee della programmazione socio-economica e territoriale nazionale e regionale, ivi compresa quella paesistica*.

Un Programma, dunque, come primo atto di un processo di intervento, da definire e approvare con procedure di partecipazione e di confronto ben delineate. Un processo di intervento che, per svilupparsi in modo efficace, richiede un'attività di coordinamento da assicurare nel tempo tra i diversi ambiti settoriali dell'amministrazione regionale (art. 18, comma 3).

L'ambito territoriale di riferimento è costituito dai Comuni delle Province di Latina, Roma e Viterbo, anche parzialmente costieri (art.2) ivi compreso il Comune di Roma relativamente ai confini amministrativi del XIII Municipio.

La zona costiera è un'entità complessa, influenzata da pressioni interconnesse, e molti sono i sistemi che agiscono sulle dinamiche costiere (sistemi geomorfologici, idrogeologici, culturali, ecc.). Il governo delle "esternalità" che hanno impatto sul territorio di riferimento deve essere assicurato con procedure specifiche che, nel rispetto delle competenze della programmazione di settore, consentano l'individuazione delle soluzioni più adeguate.

Per assicurare l'elaborazione del Programma si procede alla definizione di un Quadro degli interventi che individua le tipologie di intervento e le indicazioni utili ai fini dell'attuazione. L'elaborazione del Quadro degli interventi procede attraverso la definizione preliminare di un Quadro conoscitivo-interpretativo e di un Quadro strategico.

Il 18 aprile 2003 la Giunta Regionale del Lazio ha adottato lo *Schema del Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio* ai sensi dell'art.7 della l.r.



Studio di impatto ambientale

n.1/2001. Nella seduta pubblica del 30 e 31 luglio 2003, il Consiglio Regionale ha approvato il Programma.

Il programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio è stato pubblicato come Supplemento Ordinario n. 6 al BuRL. n. 27 del 30 settembre 2003.

Dal 20 maggio 2002 al 19 giugno 2002 (termine stabilito per la presentazione delle proposte di intervento) l'iniziativa è stata presentata sul sito web della Regione Lazio (www.regione.lazio.it) unitamente alla legge regionale n. 1/2001 e alla documentazione predisposta. Nello stesso periodo, come da indicazione diffusa, è stato assicurato un servizio di informazione telefonica che ha consentito un gran numero di contatti.

Una prima e positiva considerazione è relativa alla risposta dei soggetti pubblici e privati e la loro disponibilità a partecipare finanziariamente alla realizzazione degli interventi. L'altro dato rilevante è l'alto livello di coerenza e di sinergia riscontrata nella maggior parte degli interventi con gli altri strumenti di programmazione e intervento (vedi ad esempio Prusst), ma anche rispetto ad altri tipi d'intervento già realizzati e/o in fase di realizzazione specialmente a livello di ente locale di base (Comune). Programma integrato di interventi per lo sviluppo del litorale del Lazio

Tutto questo rende la Legge regionale 1/2001 uno strumento flessibile che oltre ad implementare nuove dinamiche di valorizzazione del territorio, potrà completare d'interventi già in fase avanzata di realizzazione. Il totale delle proposte di intervento risulta essere pari a 849 di cui 361 presentate da soggetti pubblici, 447 da soggetti privati, 2 da soggetti a partecipazione pubblica e 39 da soggetti non classificati a vario titolo (proposta pervenuta oltre il termine fissato al 19 giugno 2002, mancata compilazione della scheda ecc.)

I soggetti che hanno manifestato interesse sono stati complessivamente 418 di cui: 40 soggetti pubblici (Province, Comuni, Consorzi ecc.), 349 soggetti privati, 2 soggetti a partecipazione pubblica e 27 soggetti non classificati. Il costo totale degli interventi, come sopra riportato, è pari a €. 3.044.098.861,20 di cui:

- Interventi soggetti pubblici € 1.126.683.363,74

- Interventi soggetti privati € 1.342.788.944,93
- Interventi soggetti a part. pubblica € 350.500.000,00
- Interventi soggetti non classificati € 224.126.552,53

E' interessante notare, relativamente ai soggetti pubblici, che ad elevato numero di proposte di intervento non corrisponde, in assoluto, analogo peso economico (ad esempio la tipologia F relativa al *"potenziamento delle infrastrutture viarie, ferroviarie e portuali e dei mezzi di trasporto che migliorino l'accesso al litorale del Lazio"*, incide per il 13% sul numero complessivo degli interventi e per ben il 32% sul costo totale; la tipologia E *"sistemi organici di servizi pubblici connessi alla fruibilità e difesa del litorale, comprensivi di aree parcheggio attrezzate"* raggiunge il maggior numero di proposte - 21% - con un peso economico pari al 18%).



Studio di impatto ambientale

9 CONCLUSIONI SULLE RELAZIONI FRA QUADRO PROGRAMMATICO E PROGETTO

Le relazioni fra le diverse scelte di assetto e governo del territorio e l'intervento in oggetto possono essere affrontate a due livelli di definizione.

Un primo livello riguarda il ruolo della nuova infrastruttura rispetto al complesso delle politiche territoriali che si possono evincere principalmente dalla lettura dei piani di area vasta e, per alcuni aspetti, dalla pianificazione di settore in specie quella dei trasporti.

Un secondo livello riguarda le interazioni "dirette" con eventuali specifiche limitazioni alla trasformabilità quali, decisioni della pianificazione urbanistica o indicazioni di carattere prescrittivo e vincolistico che possono derivare da alcuni strumenti.

Per quanto riguarda il primo aspetto, dalla lettura dei vari documenti appare evidente che l'opera non è in contrasto con gli scenari di assetto previsti.

Per quanto ovviamente oggetto di aggiornamento rispetto alle politiche industriali da cui il territorio immediatamente a sud di Roma è stato interessato (soprattutto in conseguenza della appartenenza di tale territorio alla propaggine più settentrionale della Cassa del Mezzogiorno) è indubbio che Pomezia conservi un ruolo rilevante in questo senso.

Per questa ragione la realizzazione di una "trasversale" che colleghi rapidamente l'area industriale che si appoggia sulla S.S.Pontina e quella di S.Palomba che invece si sviluppa a ridosso della ferrovia si ritiene sia ampiamente congruente sia con gli scenari attuali che con quelli futuri.

Anche se non sempre risultano riferimenti diretti all'opera in esame, questa validità dell'intervento è confermata anche relativamente alle tematiche presenti nella pianificazione nel settore dei trasporti ai diversi livelli.

In particolare la strada, chiudendo una maglia della rete stradale e, soprattutto facilitando l'integrazione gomma-ferro, risulta sicuramente congruente con tale pianificazione di settore.

Per quanto riguarda le interazioni più dirette con il territorio comunale e le sue destinazioni d'uso, dalla lettura dello strumento urbanistico risulta che il tracciato è esplicitamente previsto anche se, per evidenti motivi di geometria dell'asse e di altre esigenze tecniche non facilmente definibili in sede di pianificazione urbanistica, in posizione diversa da quella attuale. Ad ogni modo il tracciato va a toccare esclusivamente zone agricole.

Rispetto ad altre potenziali limitazioni derivanti dalle diverse forme di "pianificazione ambientale" (Parchi, riserve, piano paesistico, pianificazione di bacino) sulla base delle informazioni disponibili non risultano interazioni significative. Allo stesso modo non risultano interazioni dirette con zone vincolate fatta eccezione per l'attraversamento di un corso d'acqua secondario soggetto al vincolo "automatico" previsto dalla Legge 431/85 e confermato dal successivo riordino della materia. Da segnalare che il progetto è significativamente distante da Siti di interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale escludendo qualsiasi possibilità di incidenza su queste aree. Allo stesso modo si è sufficientemente distanti da Parchi e Riserve con la sola eccezione della Sughereta di Pomezia che comunque si sviluppa ad Ovest della ss. Pontina e quindi senza alcuna interazione diretta con l'infrastruttura in esame a meno che non si vogliano considerare i modestissimi interventi necessari per adeguare l'innesto della nuova strada sulla Pontina.

In conclusione si ritiene che non esistano elementi di incongruenza fra l'opera e il quadro programmatico complessivamente inteso.