

## I PROGRAMMI INTEGRATI E IL CONTROLLO DELL'URBANIZZAZIONE NELLE AREE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE.

Arch. Rosario Manzo  
*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli AA.GG.*  
Via Nomentana, 2 – 00161 Roma  
Coordinatore del gruppo di lavoro interistituzionale per la predisposizione del D.M. 9 maggio 2001.  
e-mail: [rosario.manzo@mail.ilpp.it](mailto:rosario.manzo@mail.ilpp.it)

Dopo una breve descrizione della distribuzione territoriale del rischio “Seveso”, si affronta il tema della programmazione/pianificazione complessa e integrata, che ha avuto una evoluzione significativa nell’ambito della disciplina del “governo del territorio”, per la individuazione, in termini dinamici e coordinati, di soluzioni atte a rendere compatibile la presenza di stabilimenti “Seveso II” con il contesto antropizzato, il patrimonio naturale e culturale.

L’indicazione di promuovere un programma integrato, anche come momento attuativo della variante urbanistica prevista nelle zone a rischio di incidente rilevante è espressamente contenuta nel D.M. 9 maggio 2001 e può costituire un utile e flessibile strumento per la soluzione di diverse situazioni di compresenza di stabilimenti, di tessuti edilizi caratterizzati da elementi territoriali vulnerabili e da un contesto ambientale e naturale sensibile. I contenuti del presente testo sono tratti, in parte, dal capitolo “I programmi integrati” redatto dall’autore in collaborazione con Massimo Ghiloni, nell’ambito del testo in corso di pubblicazione *Pianificazione del territorio e rischio tecnologico – il D.M. 9 maggio 2001*, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – DiCoTer e Politecnico di Torino – DIT.

### LA DISTRIBUZIONE E LE CONNESSIONI TERRITORIALI DEL RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE

Un’analisi dettagliata e puntuale della situazione territoriale dei comuni a rischio “Seveso”, in riferimento al contesto e con una copertura nazionale non è stata ancora compiuta in modo sistematico.

La mappatura del rischio industriale, oggi disponibile, e basata su:

- la localizzazione georeferenziata degli stabilimenti e delle sorgenti di rischio;
- le aree di danno, in relazione alle sorgenti.

dovrebbe essere messa in correlazione con:

- lo stato degli insediamenti residenziali e il carico antropico;
- le previsioni di trasformazione del territorio;
- le infrastrutture, in particolare quelle della mobilità (reti o nodi);
- la distribuzione dei flussi di traffico;
- le aree di rilevanza paesistico – ambientale;
- gli elementi “sensibili” dell’ecosistema.

E’ evidente che una mappatura di questo tipo non può che essere costruita con uno sforzo sinergico di vari soggetti Istituzionali (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio, Regioni, Province ed Enti locali, la rete APAT - ARPA, Università e Centri di ricerca, ...).

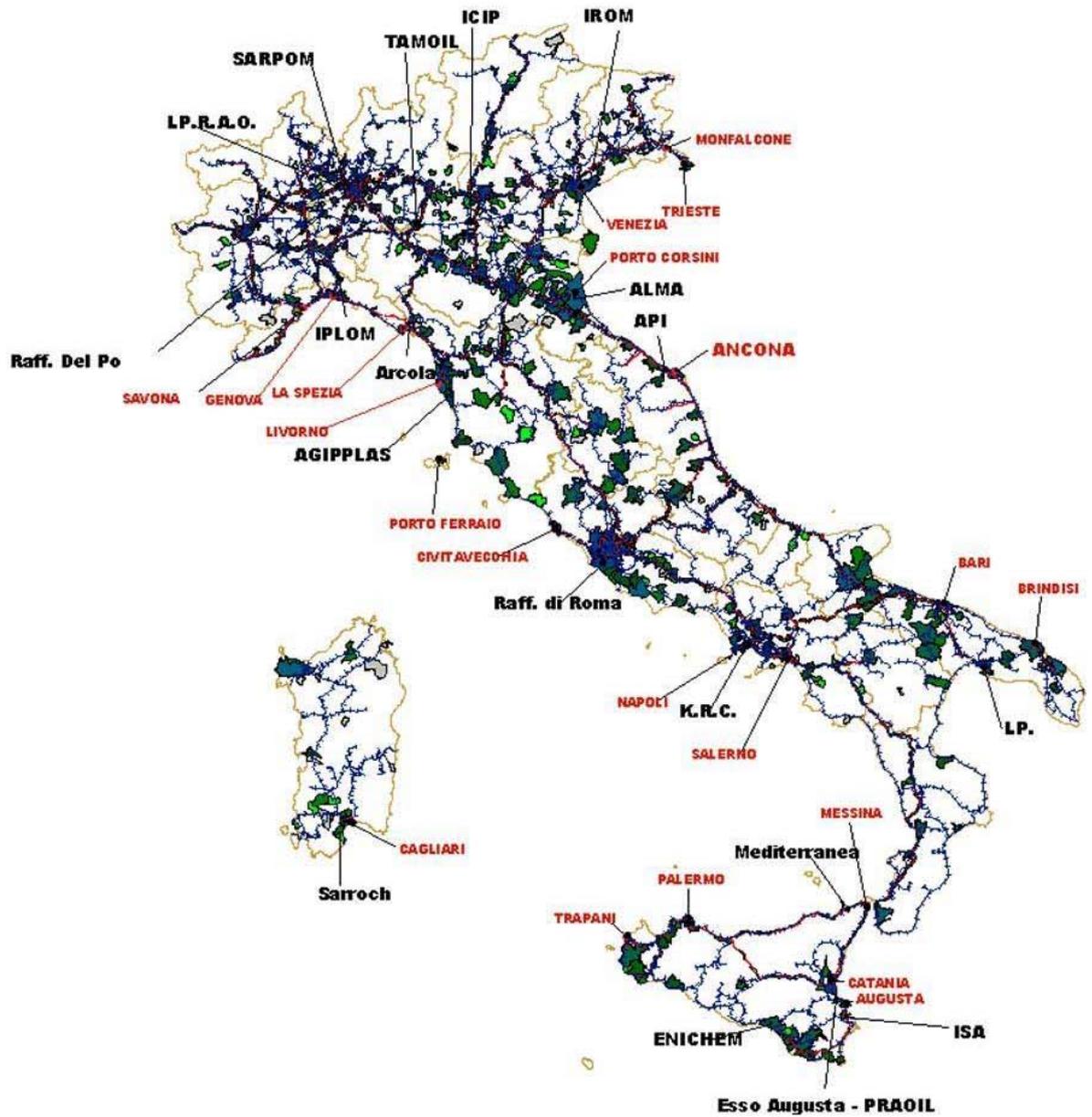
E’ necessario, quindi, mettere a “fattore comune” le esperienze e gli strumenti delle diverse discipline, anche per impostare una politica nazionale di riduzione del rischio tecnologico e di innalzamento della qualità ambientale, soprattutto in alcune zone del Paese, dove la gravità della situazione di rischio e di inquinamento è tale da poter essere considerate una grande “emergenza nazionale”.

Il D.M. 9 maggio 2001 offre una possibilità: infatti, proprio in vista di questa necessità di condivisione delle informazioni e delle esperienze, il comma 6 dell’art.5 prevede che [...] *il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero dell’ambiente promuovono accordi con le Regioni, anche ai fini di cui agli articoli 52 e 54 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112, per la raccolta dei dati relativi al controllo dell’urbanizzazione di cui al presente decreto. I Ministeri concertanti si avvalgono, ai sensi dell’articolo 17 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, previo accordo, in relazione alle specifiche competenze dell’Agenzia Nazionale per la Protezione dell’Ambiente (ANPA), dell’Istituto Superiore per la Prevenzione e la Sicurezza del Lavoro*

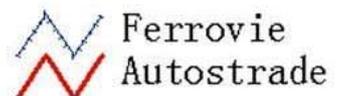
*(ISPESL), dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS) e del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (CNVVF), per la raccolta e la diffusione dei dati e delle informazioni utili per il controllo dell'urbanizzazione.*

Un'analisi sintetica e speditiva della relazione tra rischio tecnologico e condizioni territoriali, è stata compiuta dal DiCoTer, utilizzando l'elenco degli stabilimenti notificati, ai sensi del D.Lgs.334/99, presente nel sito *internet* del Ministero dell'ambiente – Direzione generale I.A.R., con la restituzione della localizzazione dei comuni nei quali sono presenti stabilimenti “Seveso”, rispetto alla popolazione presente e alle infrastrutture della mobilità di rango nazionale, come illustrato nella figura.

**Popolazione residente in comuni con notifiche di stabilimenti D.lgs 334/99 e ubicazione degli stabilimenti petrolchimici**



	Classe VII – oltre 250.000 Ab.
	Classe VI – da 100.001 a 250.000 Ab.
	Classe V – da 50.001 a 100.000 Ab.
	Classe IV – da 25.001 a 50.000 Ab.
	Classe III – da 10.001 a 25.000 Ab.
	Classe II – da 5001 a 10.000 Ab.
	Classe I – da 0 a 5000 Ab.



**S.I.T. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Di.Co.Ter., su dati Ministero Ambiente – A.N.P.A.** (elaborazione Geom. Enrico Panetta)

**Fonte stabilimenti petrolchimici Ministero dell' Ambiente, servizio V.I.A.**

Nella figura le classi di popolazione non rappresentano la quantità delle persone esposte a rischio ma la soglia numerica della popolazione totale presente nel comune. È evidente che per avere un dato reale della popolazione effettivamente a rischio rispetto alla popolazione totale di ciascun comune, si dovrebbe, da una parte, discretizzare il rischio (cioè individuare le aree di danno previste per gli scenari incidentali) e dall'altra, assumere i dati relativi alla popolazione effettivamente residente (o presente per altri motivi) nelle aree a rischio. Infine, occorre creare indicatori di valutazione della complessità gestionale e impiantistica, facendo riferimento a quanto già elaborato dall'ANPA (Mappatura del rischio industriale in Italia, ANPA, Dipartimento rischio tecnologico e naturale, Aprile, 2000), nonché di "sensibilità" territoriale e ambientale del contesto nel quale è inserito lo stabilimento.

L'immagine fornisce una informazione semplice, ma efficace: la localizzazione degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante è strettamente legata ai processi di antropizzazione e alla realizzazione delle infrastrutture della mobilità, cioè alle reti e ai nodi di servizio alla distribuzione delle materie prime e dei prodotti.

In altri termini, la distribuzione del rischio tecnologico:

- è coerente e sovrapposta al modello di città "diffusa" tipica del nord, con forti parcellizzazioni comunali in Lombardia e in Piemonte e, viceversa, si concentra lungo le principali arterie stradali come nella Regione Emilia e Romagna e nel Veneto. Tali modelli insediativi sono stati individuati, già dal 1995, dall'Osservatorio delle trasformazioni territoriali del Ministero dei lavori pubblici (Ricerca ITATEN, 1996)

- tende, viceversa, nelle aree del centro-sud, a concentrarsi in zone dove - dovendo tenere conto della carenza infrastrutturale del mezzogiorno - è facilitato l'accesso e il trasporto delle merci. Su alcune localizzazioni "storiche", in particolare del petrolchimico e delle industrie chimiche, pesano le decisioni politiche sullo sviluppo industriale del Sud.

Un approfondimento potrà solo confermare la sensazione che le politiche di riduzione del rischio tecnologico devono essere strettamente integrate con le politiche di riqualificazione del territorio e di sviluppo sostenibile, derivanti dalle scelte nazionali, regionali, provinciali e locali, riguardanti oltre che gli interventi di riduzione del rischio tecnologico, anche azioni sul sistema della mobilità e sui processi di antropizzazione.

Tale azione non può che essere condotta in termini di partenariato istituzionale e con strumenti di gestione della "complessità" territoriale e ambientale, nell'ambito di una visione di "area vasta" e tenendo presente che nell'applicazione del D.M. 9 maggio 2001 sono coinvolti *circa 700 comuni, quasi tutte le Province e le Regioni*.

I PROGRAMMI INTEGRATI NEL CONTESTO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA E NEL D.M. 9 MAGGIO 2001.

Il D.M. 9 maggio 2001, riguardante i "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio d'incidente rilevante", emanato ai sensi della "Seveso II" (D.Lgs.334/99), apre una stagione di revisione, di particolare delicatezza e complessità, dei piani territoriali di coordinamento (PTC) e degli strumenti urbanistici (PRG).

Si tratta di normative finalizzate a limitare al minimo la probabilità di incidente, ovvero di contenere e minimizzare gli effetti dannosi nei confronti dell'uomo e dell'ambiente nel caso in cui si verifichi un evento incidentale, tramite l'introduzione di regole urbanistiche preventive che tengano conto della situazione di rischio. Per capire esattamente quale potrebbe essere l'effetto della mancata adozione di misure di pianificazione per il controllo dell'urbanizzazione, non sono necessarie molte parole: basta tenere presente le immagini che ci sono giunte, qualche mese addietro, da Tolosa.

Il rischio è di avere di fronte una nuova e ulteriore forma di *pianificazione separata* che tende a sovrapporsi, sia nelle finalità che nella tempistica, a quella "tradizionale" e continua di revisione e di aggiornamento dei piani territoriali di coordinamento e dei piani regolatori generali.

Rispetto a tale possibile "separatezza" occorre, viceversa, attuare una politica "globale" di integrazione tra la pianificazione del territorio, le misure di controllo e prevenzione del rischio tecnologico e, infine, ma sicuramente non di minore importanza, la riduzione e la limitazione degli inquinamenti prodotti, in particolare, nelle aree ove sono presenti grandi concentrazioni industriali chimiche e petrolchimiche.

Appare evidente come - soprattutto nella pianificazione conformativa della proprietà fondiaria, prevista dal piano regolatore generale e dai suoi diversi strumenti attuativi - la difficoltà principale nasce dall'esigenza di contemperare spinte diverse e fortemente contrastanti, per ottenere una "compatibilità" tra presenza degli impianti soggetti alla "Seveso II", riqualificazione dell'abitato e protezione dell'ambiente. Se si applicasse il D.M. 9 maggio 2001 in modo "settoriale", ad esempio, solo da punto di vista della limitazione delle destinazioni d'uso dei suoli, senza tenere conto di possibili soluzioni "perequative" tra costi imputati al gestore e ricchezze potenziali dei proprietari delle aree ci troveremmo di fronte, quasi certamente, ad una palese difficoltà socio-economica di governo del territorio.

Il tema centrale della norma regolamentare è, oltre al coordinamento legislativo regionale nelle diverse materie interessate (governo del territorio, rischio tecnologico e naturale, inquinamento, ecc.), l'adozione delle varianti generali ai piani territoriali e ai piani urbanistici, le cui fasi logiche di formazione sono descritte al punto 5 dell'Allegato al D.M. 9 maggio 2001.

Ciascuna delle diverse strumentazioni di programmazione - pianificazione interessate dalla revisione e dall'implementazione assume un ruolo specifico e sinergico:

- il Piano territoriale di coordinamento (PTC) come strumento di gestione contestuale delle tematiche di tutela ambientale, di prevenzione e riduzione del rischio tecnologico e dell'inquinamento ambientale e di conservazione e valorizzazione socioeconomica del territorio, dell'ambiente e del paesaggio, nonché di tutela del rischio idrogeologico e di esondazione. Negli ultimi anni si è registrato l'incremento dell'attività di pianificazione di coordinamento, finalizzata anche a ricucire la "frattura" tra indicazioni strategiche di programmazione - pianificazione del territorio e strumenti "complessi", volti, questi ultimi, alla riqualificazione urbana e territoriale spesso con caratteristiche e obiettivi "locali";

- lo Strumento urbanistico generale (PRG) per l'individuazione delle destinazioni d'uso compatibili in relazione agli effetti degli scenari incidentali, della presenza e previsione degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili interessati nelle aree di danno;

- il Programma integrato, di cui si tratta nel dettaglio di seguito, come strumento dinamico e flessibile che opera solo in presenza della condivisione degli obiettivi di riqualificazione territoriale e ambientale da perseguire, attraverso un processo "negoziale" e di assunzione di oneri e vantaggi tra i soggetti pubblici e privati portatori di interessi diversi.

Nel decreto, le potenzialità del Programma integrato sono trattate in modo sintetico: ciò non vuole significare una sottovalutazione di tale strumento. Non si sono volute dare indicazioni puntuali proprio per stimolare lo sviluppo di metodologie, di procedure e di strumenti, in funzione dei diversi obiettivi da raggiungere e dei contesti socioeconomici in cui si dovrà agire, partendo dall'avvenuta acquisizione del Programma integrato all'interno delle legislazioni regionali. Se da una parte, infatti, le tipologie dei programmi integrati sono ormai consolidate all'interno della disciplina urbanistica, dall'altra, esistono alcune "tipicità" della pianificazione nelle zone a rischio d'incidente rilevante, che possono ben essere interpretate anche attraverso una apposita legislazione regionale "concorrente".

La complessità delle variabili in gioco, tra le quali, non ultima, la distribuzione territoriale del rischio "Seveso", la dotazione e la qualità delle infrastrutture della mobilità e la gestione dei vettori di trasporto induce a ritenere utile tutta l'esperienza pregressa dei Programmi di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST), strumenti che, tra l'altro, sono riusciti a coinvolgere anche soggetti come L'ANAS, le Ferrovie dello Stato, le Autorità portuali. Il D.M. 9 maggio 2001 consente di inserire in questo processo "negoziale" anche il gestore dello stabilimento.

Il tema che si propone per il futuro è un lavoro di "innovazione" degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, per modificarli "geneticamente" introducendo elementi di valutazione strategica delle azioni nel campo della prevenzione del rischio tecnologico e naturale provocato dallo sviluppo industriale intensivo.

L'altro aspetto rilevante e strategico della pianificazione integrata è proprio la vocazione a rendere contestuali le scelte economiche, finanziarie, ambientali, sociali e produttive all'interno di un unico strumento finalizzato alla riduzione del rischio per le persone e per l'ambiente.

## CENNI SU PROGRAMMI COMPLESSI.

Agli inizi degli anni '90 sia in ambito comunitario, che all'interno delle procedure amministrative nazionali, sulla base di un dibattito culturale iniziato nei primi anni '80 si è andato configurando, sempre di più, un approccio al tema della riqualificazione urbana e territoriale dotato di contenuti "integrati" e "complessi", con progressivo affinarsi dei metodi della cosiddetta pianificazione concertata.

Sul finire dell'attuazione del piano decennale dell'edilizia residenziale, promosso ai sensi della legge 457/78, veniva già sentita, infatti, l'esigenza di affievolire la netta separazione tra gli interventi pubblici e quelli privati, per affrontare due temi principali: la coesistenza di funzioni pubbliche e private, inscindibili all'interno della città, e la potenzialità che diversi canali finanziari e di incentivazione diretta e indiretta - la sovvenzione a totale carico dello Stato, la contribuzione sul tasso d'interesse per l'accensione dei mutui nell'edilizia "convenzionata", le misure di sgravio fiscale e di attrazione al risparmio per la casa - avrebbero avuto qualora si fosse creato un sistema "sinergico" tra i diversi soggetti attuatori.

Negli ultimi dieci anni si sono succedute diverse tipologie di programmi, tutte caratterizzate da alcuni elementi ricorrenti, quali:

- l'integrazione delle risorse pubbliche e private;
- la pluralità delle funzioni, delle destinazioni d'uso e delle categorie di intervento;
- la pluralità dei soggetti interessati alla promozione e all'attuazione del programma;
- la modalità "competitiva" per l'accesso ai fondi pubblici, attraverso meccanismi premiali.
- le facilitazioni in tema di procedure amministrative.

Dopo un primo periodo di "sperimentazioni" amministrative, legate allo specifico programma, si sono consolidati diversi istituti giuridici, quali l'accordo di programma e in termini più generali gli strumenti offerti dalla cosiddetta "programmazione negoziata" di cui alla legge 662/96;

L'evoluzione dei programmi complessi non è facilmente sintetizzabile. A livello nazionale, dopo un primo programma straordinario, previsto dall'articolo 18 della legge 203/91 predisposto a seguito di una legge speciale finalizzata alla costruzione di alloggi e dei relativi servizi per i funzionari delle forze dell'ordine impegnati nella lotta alla criminalità organizzata, gli strumenti complessi entrano "a regime" grazie all'articolo 16 della legge 179/92 che ha definito e qualificato i Programmi integrati e all'articolo 11 della legge 493/93 che ha proposto il tema della riqualificazione integrata dell'edilizia residenziale pubblica, attraverso i Programmi di recupero urbano (PRU).

L'azione nel campo della riqualificazione urbana non è solo nazionale: l'Unione europea attraverso i Programmi di iniziativa comunitaria, ha lanciato nel 1994 il programma URBAN per contrastare la povertà "urbana", con il fine di incentivare la riabilitazione economica e sociale, per interventi esemplari, come indicato nella Comunicazione della Commissione: *La problematica urbana: orientamenti per un dibattito*, COM(97), 197 def e Parere del Comitato delle regioni (98/C251/04). All'inizio del 2000, dato il successo della prima iniziativa, la Commissione ha promosso una seconda tornata di programmi URBAN.

Con i Programmi di Riqualificazione Urbana (P.Ri.U), promossi dal Ministero dei lavori pubblici tra la fine del 1994 e il 1998, si individua, più che un nuovo strumento, una ulteriore articolazione della famiglia dei programmi integrati definiti dalla legge 179/92. Infine, l'ultima generazione di Programmi complessi, ancora di iniziativa del Ministero dei ll.pp.: i Programmi di riqualificazione e di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST), che affrontano il tema dell'integrazione e della complessità nella scala dell'area vasta attraverso il finanziamento della fattibilità e della progettazione degli interventi, nel tentativo, da una parte, di coordinare soggetti, fonti finanziarie, azioni già "latenti" nel territorio e, dall'altra, di sviluppare iniziative autopromosse per attirare capitali per la realizzazione degli interventi inseriti nei PRUSST.

I temi sui quali le diverse tipologie di programmi complessi si sono dovuti confrontare durante la loro evoluzione sono, sostanzialmente, tre:

- a) il rapporto tra Programma integrato e strumentazione urbanistica tradizionale;
- b) il progressivo recepimento del metodo di programmazione e di pianificazione integrata all'interno delle legislazioni regionali, con le conseguenti declinazioni nelle diverse realtà locali;
- c) il consolidamento della strumentazione giuridica e amministrativa, di carattere anche negoziale, per l'approvazione e l'attuazione di un programma integrato e l'introduzione di una prassi "partenariale"

di definizione del programma, anche attraverso un dialogo diretto tra le Istituzioni nazionali, regionali e locali.

IL PROGRAMMA INTEGRATO NELLE AREE INTERESSATE DA STABILIMENTI A RISCHIO D'INCIDENTE RILEVANTE.

Nel D.M. 9 maggio 2001, al comma 5 dell'articolo 4 (Pianificazione urbanistica) è prevista la possibilità di promuovere un Programma integrato di intervento.

La norma ha un valore esortativo circa l'utilizzo di tale strumento, per la risoluzione dei problemi riguardanti le aree interessate dalla presenza di stabilimenti soggetti al d.lgs.334/99. Tale strumento è oggi definito, dal punto di vista normativo a livello nazionale e in molte regioni con apposite legislazioni.

Nel D.M. 9 maggio 2001 si richiama, con riferimento alle zone a rischio di incidente rilevante, l'obiettivo del Programma integrato di *definire un insieme coordinato di interventi concordati tra il gestore ed i soggetti pubblici e privati coinvolti*, rivolti a conseguire i *migliori livelli di sicurezza* nei comuni interessati dal d.lgs.334/99.

Questa tipologia di programmi può essere utilizzata sia come strumento di attuazione del piano regolatore generale, che come strumento di adozione della variante urbanistica con la contestuale programmazione di interventi di natura diversa, fermo restando l'obbligo di formare e approvare l' "elaborato RIR". Per effetto della variante al PRG adottata ai sensi del D.M. 9 maggio 2001 si possono verificare incompatibilità di immobili esistenti destinati a funzioni particolarmente vulnerabili come, ad esempio scuole, presidi sanitari; oppure possono essere presenti, all'interno di aree ad elevata letalità, infrastrutture della mobilità o elementi vulnerabili ambientali di particolare valore economico e sociale.

Il Programma integrato offre la possibilità di coniugare le seguenti strategie d'intervento, per risolvere anche tali incompatibilità:

- la riduzione del rischio tecnologico attraverso interventi di miglioramento dei livelli di sicurezza delle componenti dello stabilimento, ovvero per la riduzione degli effetti degli scenari incidentali;
- l'eliminazione o la riduzione al minimo della vulnerabilità degli elementi antropizzati o naturali oggetto dello scenario incidentale.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE DI UN PROGRAMMA INTEGRATO NELLE AREE A RISCHIO D'INCIDENTE RILEVANTE.

Il caso delle aree a rischio d'incidente rilevante si caratterizza per la ricerca di un quadro di convenienze tra diversi soggetti interessati: il gestore, il quale - anche tramite le eventuali prescrizioni di adozione delle "misure tecniche complementari", previste dal comma 6 dell'articolo 14 del D.Lgs.334/99 - deve investire economicamente nella innovazione tecnologica per elevare i livelli di sicurezza; i proprietari delle aree, i quali subiscono una compressione del plusvalore fondiario in ragione delle limitazioni imposte dallo strumento urbanistico modificato; i cittadini, i quali sono coinvolti e interessati ad ottenere la garanzia di sicurezza delle proprie abitazioni e attività e, in via prioritaria, essere tutelati sotto il profilo del diritto alla vita e alla salute.

Infine, ma non di minore importanza, se si pensa alla sovrapposizione tra aree ad rischio d'incidente rilevante e aree di crisi ambientale, la questione del ripristino della qualità ambientale, attraverso la definizione, ad esempio, di un piano di bonifiche per il riuso degli immobili industriali dismessi per attività e destinazioni di mercato.

Lo strumento di cui si può avvalere un Programma integrato da promuovere nelle zone a rischio di incidente rilevante è la costruzione di un quadro perequativo economico-finanziario, volto a distribuire tra i soggetti interessati sia i costi per il miglioramento della sicurezza e per la riduzione dell'inquinamento, sia i benefici derivanti dalla liberazione delle potenzialità edificatorie dei suoli. Il Programma integrato offre, tra l'altro, la possibilità di intervenire per la soluzione di situazioni a rischio esistenti che possono anche non costituire l'ambito oggettivo di applicazione del D.M. 9 maggio 2001.

La costruzione di un Programma integrato è legata ad alcuni passaggi di progressiva implementazione, che si possono distinguere in due fasi:

- preliminare, per la verifica della fattibilità del programma, attraverso l'individuazione dell'ambito dell'intervento, la ricognizione delle situazioni giuridiche delle aree e degli edifici, la verifica dei canali finanziari pubblici e privati attivabili, la predisposizione dello schema di programma preliminare, l'istruttoria delle proposte e l'elaborazione di un quadro economico. La fase preliminare può essere conclusa con la formalizzazione delle proposte definitive da parte dei soggetti privati, eventualmente garantite da fidejussioni bancarie o assicurative.
- definitiva, volta a costruire il programma da promuovere e approvare attraverso la predisposizione degli elementi per la sottoscrizione di un accordo di programma ex art.34 del D.Lgs.267/2000, l'attivazione delle procedure per l'acquisizione dei finanziamenti pubblici e privati, l'elaborazione del programma da approvare. Questa fase si conclude con la sottoscrizione dell'accordo di programma e con la creazione di una struttura di vigilanza e di controllo per l'attuazione degli interventi previsti.

Nell'ambito delle zone a rischio di incidente rilevante la costruzione del quadro perequativo può giovare di alcune soluzioni, elencate di seguito solo a titolo esemplificativo. Di fatto ogni situazione presenta una sua peculiarità legata, da una parte, agli obiettivi condivisi da raggiungere e, dall'altra, dalle effettive disponibilità finanziarie che possono essere attivate.

In un Programma integrato, ai fini della formazione dell'accordo negoziale, è possibile adottare le seguenti soluzioni:

- a) il compenso parziale del costo, da parte dei proprietari delle aree edificabili, degli interventi del gestore per la riduzione del rischio - con particolare riguardo all'applicazione del comma 6 dell'articolo 14 del D.Lgs.334/99 - con la conseguente riduzione o l'annullamento delle limitazioni edificatorie;
- b) la possibile acquisizione da parte del gestore dello stabilimento degli immobili compresi nelle aree da sottoporre a limitazione nell'edificazione o nell'uso, al valore antecedente all'imposizione delle predette limitazioni;
- c) il riconoscimento, da parte dell'amministrazione comunale, ai proprietari delle aree da sottoporre a limitazioni nell'edificazione o nell'uso, di diritti edificatori equivalenti, in terreni contigui ovvero ubicati in altre aree del territorio comunale;
- d) la permuta di diritti edificatori;
- e) l'assegnazione di diritti edificatori alle aree eventualmente dismesse dallo stabilimento, nell'ipotesi di rilocalizzazione parziale o totale (vedi co.2, art.23 del d.lgs. 334/99);

Come appare evidente da questa breve sintesi descrittiva sugli elementi costitutivi e sulle modalità di formazione di un Programma integrato nelle zone a rischio di incidente rilevante, si tratta di uno strumento di grandi potenzialità ai fini della ricomposizione del rischio tecnologico e naturale e per la riduzione dell'inquinamento, che agisce in quadro operativo e normativo del "governo del territorio" ormai consolidato e sperimentato. A tal fine è auspicabile una azione sinergica delle diverse Amministrazioni dello Stato, anche alla luce della riforma del Titolo V della Costituzione per la promozione di tali strumenti, in particolare per quanto riguarda le aree che coinvolgono sia interessi locali, regionali e comunali, che di rilevanza nazionale.

#### BIBLIOGRAFIA

- Le forme del territorio italiano*, a cura di A. Clementi, G. Dematteis, P.C. Palermo, Laterza, Roma 1996;
- I programmi di riqualificazione urbana*, a cura di A.P. Latini, Ministero dei lavori pubblici, INU edizioni, Roma 1997;
- Programmi di riqualificazione urbana – Azioni di pianificazione integrata nelle città italiane*, 2 voll. A cura di L. Contardi, M. Moscato, M. Ricci, Ministero dei lavori pubblici, Roma 1999;
- Programma URBAN – Italia, Europa, nuove politiche urbane*, a cura di L. Campagna e M. Ricci, Ministero dei lavori pubblici, INU edizioni, Roma 2000;
- Rapporto sullo stato della pianificazione del territorio 2000*, Ministero dei lavori pubblici, INU edizioni, Roma 2001;
- Progetti di territorio e contesti dello sviluppo – Progetto pilota per l'adeguamento della strumentazione tecnico-urbanistica ed economico-programmatoria*, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Roma 2002.