

LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO, LE INFRASTRUTTURE DI INTERESSE NAZIONALE E IL RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE: IL D.M. 9 MAGGIO 2001 - REQUISITI MINIMI DI SICUREZZA IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE PER LE ZONE INTERESSATE DA STABILIMENTI A RISCHI D'INCIDENTE RILEVANTE EX ART.14 DEL D.LGS.334/99. (PUBBLICATO NEL S.O. N.151 DEL 16 GIUGNO 2001 ALLA G.U.R.I. N.138)

Dott. Luciano Novella - *Direttore generale della Direzione generale delle trasformazioni territoriali del - Di.Co.Ter., Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

Arch. Rosario Manzo – *Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli AA.GG., Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

via Nomentana, 2 - 00161 - Roma

e-mail: luciano.novella@mail.ilpp.it

e-mail: rosario.manzo@mail.ilpp.it

Nel testo si affronta il rapporto tra le materie del “governo del territorio” e del “rischio tecnologico” in relazione alle competenze previste per l’Amministrazione centrale dello Stato, alla quale è attribuita l’emanazione di “principi fondamentali”; per le Regioni e le Province autonome titolari del potere legislativo concorrente; per le Province e per le Città metropolitane le quali operano con strumenti di programmazione socio-economica, di pianificazione e di coordinamento territoriale nonché di tutela e valorizzazione dei beni ambientali e culturali; per i Comuni quali soggetti della pianificazione urbanistica (PRG) che indicano le destinazioni d’uso dei suoli, pubblici e privati, e le relative modalità di trasformazione. Tale contesto istituzionale è condizionato, specie per la materia del “controllo dell’urbanizzazione” nelle zone a rischio di incidente rilevante, dalle normative europee, attualmente in corso di modifica anche a seguito del tragico evento di Tolosa. In ragione di tale situazione sono trattati alcuni temi peculiari del rapporto tra la localizzazione delle opere di interesse statale, ai sensi del D.M. 9 maggio 2001 e gli effetti degli scenari di danno prevedibili in base alla presenza degli stabilimenti soggetti al D.Lgs.334/99. La complessità del tema, che può essere gestita solo attraverso una “regia” istituzionale che veda la sinergia dei soggetti istituzionali sopra elencati, è riferita sia al procedimento di localizzazione delle opere di interesse statale previsto dal D.P.R. 383/94, sia dalla legge 443/01, la cosiddetta “legge-obiettivo”

TEMI DI PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO NELLE ZONE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE

La direttiva 96/82/CE “Seveso II” è stata recepita, in Italia, con il decreto legislativo 17 agosto 1999, n.334.

In particolare, la normativa sul controllo dell’urbanizzazione nelle aree interessate da stabilimenti notificati ai sensi della direttiva europea “Seveso II” e dell’articolo 14 del D.Lgs.334/99, è contenuta nel D.M. 9 maggio 2001 del Ministro dei lavori pubblici, emanato d’intesa con il Ministro dell’ambiente, il Ministro dell’interno e il Ministro dell’industria, commercio e artigianato.

Per comprendere la rilevanza e l'impatto di tale normativa occorre svolgere alcune considerazioni circa la situazione nazionale che ha subito profonde modificazioni, ancora in corso, in relazione anche al processo di costruzione dell'Europa.

Le competenze istituzionali italiane in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, come è noto, sono caratterizzate da un forte decentramento: la legislazione in materia urbanistica è trasferita alle Regioni, mentre, di norma, la competenza operativa è delle Province, che predispongono, tra l’altro, la pianificazione d’area vasta, mentre la pianificazione urbanistica, conformativa della proprietà privata, è promossa e approvata dalle amministrazioni comunali.

La recente riforma del Titolo V della Costituzione sulle competenze conferite alle regioni, ne ha rafforzato i poteri - in realtà, già trasferiti dal 1977 - e ha rinominato la materia “urbanistica” in “governo del territorio”, con l’intenzione di affrontare il tema della riorganizzazione e della riqualificazione territoriale in termini “integrati”, di intervento “partenariale” e “sussidiario” tra gli organi dello Stato: Regioni, Province, Città metropolitane, Comuni e altre organizzazioni di rappresentanza dei cittadini.

In base alle competenze regionali, oggi particolarmente rilevanti ed ampie in materia di “governo del territorio” e di “rischio di incidente rilevante”, ai sensi dell’articolo 72 del D.Lgs.112/98, è quindi possibile una integrazione normativa e regolamentare, in forma concorrente con quella nazionale, atta a rendere la normativa nazionale più aderente alle singole realtà locali.

Da questo punto di vista, si è scelto di emanare un provvedimento composto da pochi articoli, in linea di massima *esortativi*, e da un ampio allegato metodologico che fornisce le indicazioni per la formazione degli strumenti urbanistici e territoriali. Il D.M. 9 maggio 2001 è stato costruito - sia pure a norme Costituzionali diverse da quelle oggi in vigore - per definire, a livello nazionale, *requisiti minimi* di sicurezza in materia di pianificazione territoriale e urbanistica per le aree interessate da stabilimenti a rischio d'incidente rilevante.

L'attuale scenario in ambito europeo fa ritenere, tuttavia, di aver aperto un processo dinamico e di continua interlocuzione tra i Governi nazionali, le strutture della Commissione europea e, in particolare, per l'Italia, con il complesso sistema regionale e delle autonomie locali.

Non c'è dubbio che il tema della pianificazione delle zone interessate dal rischio di incidente rilevante è destinata per gli interessi coinvolti e la delicatezza della questione, a rimanere nell'agenda sia dell'Amministrazione nazionale, sia della Commissione europea.

Il recente evento incidentale di Tolosa ha riportato l'attenzione, infatti, sulla questione del rapporto tra stabilimento a rischio, contesto antropizzato, patrimonio culturale e ambiente. Infatti, nella Risoluzione comune del Parlamento europeo (B5-0611, 0612, 0614 e 0615/2001) sull'esplosione della fabbrica AZF sono tratteggiati chiaramente gli aspetti che devono preoccupare i decisori pubblici per l'attuazione di una politica di prevenzione del rischio e di mitigazione degli effetti degli incidenti rilevanti. Infatti, la considerazione che da una parte, [...] *l'esplosione di vaste dimensioni che ha colpito la fabbrica AZF di Tolosa causando la sua distruzione e quella di numerosi quartieri abitati vicini (tra cui ospedali, scuole, università, ecc.), facendo 29 vittime e diverse centinaia di feriti, [...]* mentre, dall'altra, [...] *le conseguenze della catastrofe di Tolosa sono state così drammatiche in quanto la fabbrica era ubicata a ridosso di quartieri abitati, e che la vicinanza di altri insediamenti industriali a rischio avrebbe potuto scatenare un effetto domino*, pone, in termini urgenti apertura di un ampio dibattito e la ricerca di soluzioni "convergenti" delle politiche dell'Unione europea in questo settore.

Per comprendere il delicato rapporto tra principi e direttive europee e sistema della pianificazione nazionale occorre ricordare, in primo luogo, l'ambito oggettivo di interesse dell'articolo 12 della Direttiva 82/96/CE, recepita identicamente nelle norme nazionali e riferirlo al complesso delle normative nazionali di settore.

L'ambito di applicazione previsto dall'art.14 del D.Lgs.334/99 è relativo:

- a) *agli insediamenti di stabilimenti nuovi;*
- b) *alle modifiche degli stabilimenti comportanti un aggravio del rischio;*
- c) *ai nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti, quali, ad esempio, vie di comunicazione, luoghi frequentati dal pubblico, zone residenziali, qualora l'ubicazione o l'insediamento o l'infrastruttura possano aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante.*

Per raggiungere il pieno regime delle norme contenute nel decreto sul "controllo dell'urbanizzazione" è necessaria l'attivazione di tutti gli enti che costituiscono la *filiera* del processo del *governo del territorio*, attraverso strumenti di *governance*. Tenendo sullo sfondo, quindi, il tema dell'inserimento delle normative e delle indicazioni europee in tema di pianificazione delle zone a rischio di incidente rilevante appare necessario intervenire sia a livello normativo nazionale e regionale che di facilitazione, supporto e riorganizzazione dei compiti dei soggetti istituzionali.

In questo processo:

- le Regioni e le Province autonome sono esortate a coordinare le norme in materia di pianificazione urbanistica, territoriale e di tutela ambientale con quelle derivanti dal D.Lgs.334/99 e dallo stesso D.M. 9 maggio 2001, introducendo metodi e strumenti per la concertazione tra gli enti territoriali competenti, nonché con gli altri soggetti interessati;

- le Province e le Città metropolitane alle quali spetta il compito di individuare, nell'ambito dei propri strumenti di pianificazione territoriale, le aree sulle quali ricadono gli effetti prodotti dagli stabilimenti a rischio di incidente rilevante e di disciplinare la relazione degli stabilimenti con gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili, con le reti e i nodi infrastrutturali, di trasporto, tecnologici ed energetici, esistenti e previsti, tenendo conto delle aree di criticità relativamente alle diverse ipotesi di rischio naturale individuate

nel Piano di protezione civile. Infine, ma non di minore importanza, a questi enti è affidato il compito di incentivare il coordinamento delle amministrazioni comunali, anche attraverso forme di copianificazione.

- i Comuni devono apportare le modifiche ai propri strumenti urbanistici al fine di regolamentare le aree interessate dagli effetti di un evento catastrofico, tenuto conto anche di tutte le problematiche territoriali e infrastrutturali relative all'area vasta.

Attraverso una consolidata metodologia d'intervento *integrata e complessa*, che nel settore della pianificazione urbanistica da circa dieci anni si è affermata in Italia, anche nel caso della pianificazione delle aree a rischio d'incidente rilevante si è richiamato, nel D.M. 9 maggio 2001, la possibilità di avvalersi di un "programma integrato". Di fatto, questo strumento sembra essere l'unico in grado di *ricomporre* interessi contrapposti in ordine alla protezione dagli effetti dell'incidente rilevante per la popolazione e per l'ambiente.

Si tratta di ricomprendere, nell'ambito della pianificazione territoriale e urbanistica, oltre ai temi della "complessità" già presenti nella produzione di strumenti come i Programmi di riqualificazione urbana (PriU) o di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST), anche il "rischio tecnologico" per tenere conto della stretta connessione tra contesto territoriale, infrastrutturale, tessuti insediativi nei quali si inseriscono gli stabilimenti soggetti a rischio di incidente rilevante. Per citare alcuni esempi di "complessità" territoriale e insediativa e intersettoriale che comprende contestualmente la pianificazione del territorio, la ricomposizione del rischio tecnologico e gli interventi di riduzione degli inquinamenti, basta pensare a luoghi come Porto Marghera, Livorno, Mantova, Siracusa-Priolo.

Ma uno dei temi certamente più delicati, anche in relazione ai rapporti con la Unione europea, riguarda la programmazione, la pianificazione e la realizzazione delle infrastrutture di interesse nazionale, tra le quali sono comprese i reti e i nodi del sistema della mobilità nazionale, inseriti negli itinerari di interesse comunitario, compresi nelle Trans European Network (TEN), attraverso i quali si effettua il trasporto, il carico e lo scarico delle merci pericolose, spesso all'interno di aree con alta antropizzazione.

LE INFRASTRUTTURE DI INTERESSE NAZIONALE

Il D.M. 9 maggio 2001, all'articolo 1, comma 4 prevede la necessità di procedere alle varianti urbanistiche per garantire la compatibilità territoriale e ambientale dello stabilimento, anche nei casi della localizzazione di opere di interesse statale, ai sensi del D.P.R. 383/94 e dell'approvazione, tramite accordo di programma ai sensi dell'art.34 del D.Lgs.267/2000, di opere e di programmi di intervento. Tale ultima modalità di approvazione delle varianti urbanistiche, dopo un periodo di "sperimentazione" amministrativa è compresa, oggi, nelle procedure di approvazione degli strumenti urbanistici, anche attraverso specifiche previsioni operate, in tal senso, da alcune leggi urbanistiche regionali. Si può dire, quindi, che in questo caso, l'attivazione delle procedure previste dal D.M. 9 maggio 2001 non è diversa da quanto si deve fare, di norma, nel caso di procedimenti "tradizionali" di adozione-approvazione di una variante urbanistica o di uno strumento di coordinamento territoriale.

Le opere di interesse statale – di competenza delle amministrazioni statali o degli altri soggetti istituzionali centrali, approvate con il procedimento previsto dal DPR 383/94 - rientrano nella categoria di intervento di cui alla lettera c) dall'art.1 del D.M. 9 maggio 2001, ovvero nella realizzazione di *nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti, quali, ad esempio, vie di comunicazione, luoghi frequentati dal pubblico, zone residenziali, qualora l'ubicazione o l'insediamento o l'infrastruttura possano aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante.*

La procedura di localizzazione delle opere pubbliche di interesse statale, introdotta dall'art.55 del D.Lgs.112/98, prevede la presentazione, ogni anno, da parte delle Amministrazioni centrali alla Regione di *"un quadro complessivo delle opere e degli interventi compresi nella propria programmazione triennale, da realizzarsi nel territorio regionale"*. Nel caso di variazione urbanistica, in relazione alla prevista localizzazione di interesse statale, occorre predisporre uno studio sugli *"effetti urbanistico-territoriali e ambientali dell'opera o dell'intervento e sulle misure necessarie per il suo inserimento nel territorio comunale"*.

Ne consegue che una parte delle verifiche previste dal DM 9 maggio 2001 possono trovare una prima attivazione in questa sede ricognitiva che tende a rendere coerente il quadro generale di insieme della programmazione e della pianificazione in ambito regionale e interregionale, con gli interventi di livello nazionale e in ragione della individuazione di indicazioni strategiche, nell'ambito della pianificazione

regionale e nella pianificazione territoriale di coordinamento e di area vasta, per la riduzione del rischio o per la prevenzione degli effetti di un incidente.

Per avere un quadro completo del rapporto tra pianificazione delle zone a rischio di incidente rilevante e la localizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi di interesse nazionale, occorre, oggi, fare riferimento alla legge 21 dicembre 2001, n.443, la cosiddetta “legge-obiettivo”

In base a tale legge il Governo, sentita la Conferenza Unificata, individua le infrastrutture *pubbliche* e *private*, nonché gli *insediamenti produttivi strategici* e *di preminente interesse nazionale* da realizzare e le inserisce nel Documento di programmazione economica e finanziaria con i relativi stanziamenti. Come è noto, in sede di prima applicazione della norma, è stato approvato dal CIPE un programma di opere, elencate con la Delibera n.121 del 21 dicembre 2001.

Nella legge 443/01 viene data, inoltre, delega al Governo per l’emanazione di decreti legislativi, volti alla revisione dei processi autorizzativi con particolare riguardo alla procedura di VIA, nonché alla revisione delle modalità realizzative, nell’ambito della più generale rivisitazione delle attività di programmazione delle opere definite di preminente interesse nazionale.

Nella stessa legge 443/01, come modificata e integrata dalla recente approvazione del DDL “collegato infrastrutture” (legge 1 agosto 2002, n.166), la localizzazione dell’opera, d’intesa con la Regione e la Provincia interessata (le quali provvedono a sentire i comuni), viene effettuata sulla base del progetto *preliminare* che comprende anche la VIA. Nella recente modifica, in alternativa a questa procedura, l’approvazione del progetto preliminare e definitivo *può essere disposta con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del CIPE integrato dai Presidenti delle Regioni e delle Province autonome, sentita la Conferenza unificata. [...] Con il predetto decreto sono dichiarate la compatibilità ambientale e la localizzazione dell’intervento, nonché la pubblica utilità dell’opera: lo stesso decreto sostituisce ogni altro permesso, autorizzazione o approvazione comunque denominati e consente la realizzazione di tutte le opere ed attività previste nel progetto approvato.*

La “legge obiettivo” quindi, per le opere “elencate” prevede una sorta di canale “preferenziale” di approvazione, ai fini della maggiore celerità per la realizzazione delle opere stesse, che surroga anche il procedimento di approvazione dell’opera di interesse nazionale ai sensi del DPR 383/94.

Come è noto, la localizzazione di un’opera di interesse statale produce, ove necessario, gli effetti di variante urbanistica e, pertanto, qualora ci si trovasse in un caso di interferenza tra l’opera programmata e la presenza di uno stabilimento “Seveso II” occorrerà, sia nel caso di applicazione della legge 443/01 sia in quello della procedura ex DPR 383/94, effettuare una verifica di compatibilità tra l’opera e le aree di danno derivanti dagli scenari incidentali, nei termini previsti dal D.M. 9 maggio 2001, al fine di integrare, nella proposta di variante, anche la disciplina specifica prevista per le zone a rischio di incidente rilevante.

Un’altra questione che dovrà essere indagata attentamente è il rapporto tra i procedimenti prefigurati dal DPR 383/94 e dalla legge 443/01 e l’istruttoria tecnica, con la formulazione del relativo parere, da parte dell’Autorità competente ai sensi dell’art.21 del D.Lgs.334/99. Se, infatti, può anche essere ipotizzata la presenza di un rappresentante del CTR, eventualmente nella persona del Presidente, all’interno della Conferenza dei servizi prevista dalla procedura del DPR 383/94, meno facile appare una integrazione della verifica di compatibilità della infrastruttura rispetto agli effetti provocabili dagli scenari di danno, nel caso del procedimento *ex lege* 443/01.

Tale verifica, ai sensi del D.M. 9 maggio 2001, appare indispensabile in assenza di variante urbanistica adottata ai sensi del predetto decreto, per ogni ipotesi di richiesta di titolo abilitativo che comporti la realizzazione di “nuove infrastrutture o nuovi insediamenti attorno agli stabilimenti esistenti”

La questione potrebbe essere parzialmente risolta con l’adozione delle varianti, il cui presupposto è, nel caso degli stabilimenti ex art.8 del D.lgs.n. 334/99, la verifica, da parte del CTR, del Rapporto di sicurezza presentato dal gestore.

In ogni caso, per entrambe le procedure, sia quella “ordinaria” che quella individuata dalla legge 443/01, occorre procedere ad una verifica di compatibilità anche per ambiti territoriali molto vasti: si pensi, ad esempio, all’approvazione di un nuovo collegamento stradale che attraversa più regioni e una notevole quantità di territori comunali.

E’ necessario, quindi, dotarsi di strumenti che consentano:

- di verificare il rapporto tra l’opera di interesse statale e la vulnerabilità del territorio, sotto i profili del rischio tecnologico, del rischio naturale e di criticità ambientale, mettendo in correlazione gli

effetti degli scenari di danno, l'inserimento territoriale dell'opera prevista e la vulnerabilità antropica e ambientale del contesto circostante. In questo senso, si amplia il tema dello "studio integrato dell'area", aprendosi ad una serie di componenti e informazioni per la cui disponibilità si deve ricorrere ad una sinergia concreta e operativa dei soggetti istituzionali responsabili;

- di attivare, secondo quanto indicato nell'Allegato tecnico al DM 9 maggio 2001, un processo iterativo di verifica del progetto dell'opera di interesse statale, della possibilità di modificazione delle situazioni di vulnerabilità del contesto e di intervenire sulla riduzione del rischio o sulla mitigazione degli effetti degli scenari di danno, anche attraverso l'adozione delle migliori tecnologie nei processi di produzione e negli stoccaggi delle materie ricadenti nell'ambito di applicazione della "Seveso II".

Appare strategica la formazione di un Sistema Informativo Territoriale nazionale che raccolga, rendendole uniformi, le informazioni georeferenziate degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, per consentire le verifiche sui progetti ma, soprattutto, sulla programmazione e sulla pianificazione territoriale, di area vasta e di settore. Un primo strumento di base è stato realizzato all'interno del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, utilizzando le informazioni desunte dalle notifiche, trasmesse al Ministero dell'ambiente, ai sensi del d.lgs. 334/99

Il rapporto tra la realizzazione o la modifica degli stabilimenti "Seveso II" e la localizzazione delle opere di interesse statale comporta alcuni profili complessi, per almeno tre motivazioni:

- Il rilievo nazionale attribuito dal D.lg.112/98 "*alla identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con riferimento ai valori naturali e ambientali, alla difesa del suolo e alla articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale, nonché al sistema delle città e delle aree metropolitane, anche ai fini dello sviluppo del Mezzogiorno e delle aree depresse del paese*". Il tema della pianificazione delle aree a rischio di incidente rilevante si inserisce, specie per quanto riguarda le grandi aree a rischio (Marghera, Ravenna, Ancona, Siracusa-Priolo, ecc), in modo pertinente rispetto alla finalità di *identificazione delle linee fondamentali di assetto del territorio nazionale*, in termini di coerenza generale di un "sistema" territoriale costituito da componenti (reti infrastrutturali, sistema delle città e delle aree metropolitane) da valori (naturali e ambientali, della difesa del suolo) e da obiettivi strategici di rilevanza nazionale (lo sviluppo del Mezzogiorno e delle aree depresse);

- l'ampio elenco delle categorie di opere di interesse statale, che comprendono, in particolare, le reti e i nodi della mobilità di livello nazionale ed europeo (autostrade e strade nazionali, come individuate dal D.lgs. 461/99; ferrovie; porti di livello nazionale; interporti; aeroporti internazionali e intercontinentali, ecc.). Tra le diverse categorie di opere, infatti, il sistema della mobilità – composto dalle infrastrutture, ma anche dai vettori e dai sistemi di gestione del trasporto di persone e cose – incide, in via generale, sulla pianificazione del territorio. Tra i nuovi paradigmi ricercati dalla disciplina del governo del territorio è compresa, in via prioritaria, proprio la coerenza tra la "localizzazione" delle funzioni e le loro "connessioni" alle reti e ai nodi della mobilità, anche attraverso strumenti che prevedono un *mix* di interventi sul capitale sociale e sulla gestione dei servizi della mobilità, come i Programmi urbani della mobilità, (PUM), previsti dal nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL);

- La rilevanza "strategica" delle opere già inserite o che, nel futuro, verranno inserite, tra quelle comprese nella procedura prevista dalla "legge obiettivo".

Nell'ambito delle funzioni riservate allo Stato, il rapporto tra la pianificazione delle zone a rischio di incidente rilevante e la localizzazione delle opere di interesse statale deve essere inserito, tra l'altro, tra le tematiche da sviluppare nell'ambito dell'attività di osservatorio e di monitoraggio delle trasformazioni del territorio, anch'esse previste dal D.lgs.112/98. Si pone, tra l'altro anche il tema della organizzazione funzionale della Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti.

La recente riforma istituzionale, operata in base al D.lgs.300/99, oltre ad aver unificato l'ex Ministero dei lavori pubblici e l'ex Ministero dei trasporti e della navigazione nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rivisto con il Regolamento organizzativo (DPR n.177/01), le funzioni e le attribuzioni alle singole Direzioni generali, che fanno capo a quattro Dipartimenti. In particolare, la Direzione generale delle trasformazioni territoriali – alla quale è stata attribuita *l'adozione di misure e il controllo dell'urbanizzazione*

nelle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante e in altre aree sensibili - è competente in materia di programmi di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST), di società di trasformazione urbana (STU), del programma di iniziativa comunitaria URBAN, di “Programmazione negoziata” e dei piani regolatori portuali e aeroportuali, nonché della localizzazione delle opere di interesse statale per categorie di opere di rilevanza nazionale, mentre gli interventi riferiti ad ambiti e bacini di utenza di livello regionale, sono di competenza dei Provveditorati alle OO.PP.

Si tratta, come appare evidente, di competenze correlate e con il chiaro obiettivo della promozione di iniziative di riqualificazione urbana e territoriale, con gli strumenti di cui si è dotata, nel corso degli ultimi dieci anni, la disciplina del “governo del territorio”. Questa evidente interconnessione tra le diverse competenze della Direzione generale delle trasformazioni territoriali, riferita alle più vaste attribuzioni del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli AA.GG., non può che costituire una base di partenza per affrontare in modo sistematico il tema della pianificazione del territorio e del rischio di incidente rilevante, con la finalità di ottimizzare e di utilizzare tutte le risorse economiche, culturali e professionali disponibili.