Comune di Aprilia

Provincia di Latina

ADEGUAMENTO URBANISTICO-COMMERCIALE DEL PIANO REGOLATORE VIGENTE E DEI REGOLAMENTI COMUNALI AI SENSI DELLA LR 33/99

RELAZIONE

Dott. Giuseppe Giancotti

Arch. Daniela Gualdi

Luglio 2005

RELAZIONE

INTRODUZIONE

Parte prima: la programmazione

1.1 Indicazioni e obiettivi generali

1.2 Individuazione e localizzazione delle zone urbanistico-commerciali

1.3 Individuazione delle zone da assoggettare a Piani di intervento commerciale

1.4 La rete del commercio nel territorio del Comune di Aprilia

Parte seconda: le prescrizioni

1.1 Integrazioni e adeguamenti agli articoli delle NTA

Regolamento Comunale di polizia per il commercio a posto fisso su aree private

Regolamento Comunale di polizia per il commercio a posto fisso su aree pubbliche

Regolamento di igiene e sanita' degli alimenti e delle bevande

Regolamento per l'applicazione delle sanzioni amministrative

Regolamento per l'albo degli esercizi storici e tradizionali

ALLEGATI

Elaborati grafici (parte programmatoria)

Tav. 1 - Localizzazione delle zone urbanistico-commerciali e indicazioni per l'insediamento delle attivita' commerciali, Inquadramento generale (1:25.000);

Tav. 2 - Localizzazione delle zone urbanistico-commerciali e indicazioni per l'insediamento delle attivita' commerciali, Stralcio della zona centrale nettunense-pontina (1:10.000);

Tav. 3 - Localizzazione delle zone urbanistico-commerciali e indicazioni per l'insediamento delle attivita' commerciali

Dettaglio centro urbano (1:5.000)

INTRODUZIONE

La Relazione sull'adeguamento urbanistico-commerciale del Piano regolatore vigente ai sensi della LR 33/99 è articolata in due parti. Nella prima parte si evidenziano le scelte di programmazione generali, si individuano le zone-urbanistico-commerciali (ZUC), si analizzano i dati relativi al settore del commercio nel territorio comunale, si indicano le zone da assoggettare a Piani di intervento commerciale (PIC).

Nella seconda parte sono raccolte le prescrizioni, in forma di integrazioni e adeguamenti alla NTA vigenti. Le prescrizioni urbanistiche sono completate da quelle contenute dai Regolamenti comunali, che per chiarezza e praticità nell'utilizzo sono fascicolati separatamente: Regolamento comunale di polizia per il commercio a posto fisso su aree private; Regolamento comunale di polizia per il commercio a posto fisso su aree pubbliche; Regolamento di igiene e sanita' degli alimenti e delle bevande; Regolamento per l'applicazione delle sanzioni amministrative; Regolamento per l'albo degli esercizi storici e tradizionali.

- Gli elaborati grafici allegati si riferiscono alla parte programmatoria dell'adeguamento (parte prima della relazione): Tav. 1 - Localizzazione delle zone urbanistico-commerciali e indicazioni per l'insediamento delle attivita' commerciali, Inquadramento generale (1:25.000); Tav. 2 - Localizzazione delle zone urbanistico-commerciali e indicazioni per l'insediamento delle attivita' commerciali, Stralcio della zona centrale nettunense-pontina (1:10.000); Tav. 3 - Localizzazione delle zone urbanistico-commerciali e indicazioni per l'insediamento delle attivita' commerciali Dettaglio centro urbano (1:5.000)

Le Zone urbanistico commerciali e le loro indicazioni programmatorie sono riportate negli elaborati grafici mediante apposite campiture. Nella legenda, per una lettura immediata del lavoro di adeguamento urbanistico-commerciale sono state evidenziate le zone di PRG nelle quali è consentita l'apertura di nuovi esercizi commerciali e la loro tipologia e le zone dove non è prevista l'apertura di nuovi esercizi.

Sono anche indicati gli ambiti da assoggettare ad intervento unitario mediante i Piani di Intervento commerciale.

ADEGUAMENTO URBANISTICO-COMMERCIALE DEL PIANO REGOLATORE VIGENTE AI SENSI DELLA LR 33/99

RELAZIONE

Parte prima: la programmazione

1.1. Indicazioni e obiettivi generali

Aprilia come tutte le città di fondazione ha subito diverse successive trasformazioni. Dalla fondazione sino agli anni '60, la struttura insediativa è legata alla produzione agricola e al suo sviluppo. L'incremento demografico era in linea con il trend nazionale.

Con gli anni '60, il primo grande cambiamento: Aprilia, (Latina, Cisterna, etc.) rientra nel piano nazionale di sviluppo per "poli industriali", veicolato dall'iniziativa della Cassa per il Mezzogiorno" (ISVEIMER). La città subisce una evidente trasformazione: da centro agricolo si trasforma in centro industriale.

Questa trasformazione permette ad Aprilia di intercettare gran parte del flusso migratorio interno che dal Sud muove verso il Nord, verso il triangolo industriale italiano, con conseguente sviluppo demografico vertiginoso. Arrivano in città non solo la manodopera meridionale, ma anche quella locale che abbandona l'agricoltura; arrivano anche i quadri intermedi e dirigenziali dal Nord.

Verso la fine degli anni '70, lo sviluppo industriale inizia la sua fase di trend negativo che si accentua notevolmente negli anni '80 e quasi cessa la sua funzione propulsiva negli anni '90. Lo Stato, con la Cassa del Mezzogiorno, ritira i suoi investimenti e cessano tutte le forme di assistenza all'imprenditoria locale. Questo significa anche il ritiro massiccio dei capitoli internazionali, di cui l'esempio storico più doloroso è la chiusura Massey – Fergusson, azienda dove si erano formati centinaia di operai e impiegati sia di Aprilia che dell'hinterland.

A questo punto, la storia e l'identità di Aprilia, cambiano di nuovo.

La città deve provvedere con le sue forze a progettare il proprio futuro. Con le sue risorse umane ed i propri capitali d'investimento e rischio si sviluppa la terza forma d'identità. La città dei servizi.

Aumentano gli investimenti nel commercio, l'agricoltura si riqualifica con colture intensive e prodotti di qualità assistiti da una politica del risparmio con l'apertura di sedi bancarie e la fornitura di servizi assicurativi e finanziari .

Anche l'artigianato si specializza nei settori merceologici di produzione di servizi.

Aumenta la mobilità in entrata ed uscita dalla città in quanto si inizia a sentire il peso dell'area metropolitana romana, anche per effetto del raddoppio della "Pontina".

Questa terza identità viene supportata anche da una politica di estensione dell'urbanizzazione del territorio che alimenta considerevolmente l'industria delle costruzioni locali.

L'indice di crescita demografica, anche non con il gradiente degli anni '60 -'70, resta consistente, in quanto la città di servizi, trovandosi incentivata in una rete viaria statale con flussi più che significativi, possiede una rinnovata capacità di attrazione.

In questo sviluppo storico, accelerato, il commercio ha contribuito in modo notevole all'uso di risorse locali come i capitali d'investimento. Inoltre a partire dagli anni '80 il commercio e l'artigianato di servizio hanno contribuito a risolvere il problema dell'occupazione drenando parte delle risorse umane e professionali "in uscita" dal settore industriale: molti operai e quadri in uscita dal settore industriale, hanno utilizzato le liquidazioni per avviare attività commerciali su area privata e pubblica, artigianato di servizio ed esercizi pubblici.

Il settore del commercio, degli alberghi e dei pubblici esercizi rappresentano nell'ambito della intera provincia di Latina oltre il 18,6% del valore aggiunto, superando la media regionale che si assesta al 17,3%. Il Comune di Aprilia si presenta però tra i comuni con una minore consistenza numerica di esercizi di vicinato rispetto agli abitanti. Per quanto riguarda le medie strutture di vendita, nel Comune di Aprilia sono presenti 60 esercizi, su 478 presenti nella provincia, con una densità di 933 abitanti per esercizio contro, 1069 abitanti /esercizo per la Provincia e 1375 abitanti per il resto della provincia.

Questi dati confermano che la rete commerciale di Aprilia è sottodimensionata rispetto alla media regionale e che è più forte dal punto di vista della capacità economica. Questo può indicare che parte della rete è composta da esercizi con un fatturato alto e con una certa capacità di innovazione e ristrutturazione.

Nella situazione descritta si può ipotizzare che in prospettiva si avvierà un processo di ricollocazione e di aumento del numero di esercizi, insieme ad un rinnovamento

qualitativo e funzionale. Questo processo, oltre ad interessare il settore commerciale, interesserà verosimilmente tutta la struttura del territorio comunale.

Nell'area centrale e nel centro storico si potrà assistere ad una trasformazione di molti esercizi di vicinato in esercizi più qualificati, specializzati e di maggiore grandezza, mentre nelle aree periferiche e nei borghi la collocazione di medie e grandi strutture avrà un importante ruolo per costruire nuovi punti urbanistici focali e centri commerciali con l'aggregazione anche di esercizi di vicinato.

Questa tendenza potrà rappresentare un'importante occasione per qualificare il tessuto urbano denso e l'insediamento disperso nel territorio con l'avvio di progetti integrati urbanistici che utilizzino, fra l'altro, la localizzazione delle attività commerciali per migliorare la qualità insediativa dei nuclei periferici.

La concentrazione di attività commerciali, di servizi (culturali e sociali), di infrastrutture (parcheggi, aree verdi attrezzate, sistemi di accesso e mobilità) richiederà progetti mirati per la qualità urbana e per la riorganizzazione di nuovi centri nelle aree periferiche, che attualmente sono disperse e di bassa qualità insediativa. L'evoluzione del sistema commerciale nel comune di Aprilia deve perciò essere pensata come una grande occasione sia per rafforzare il settore commerciale, che sta comunque seguendo, anche se in modo più lento, le tendenze evolutive registrate in Italia e in Europa, sia per la città, che potrà usare queste nuove condizioni per avviare processi di riqualificazione urbana, di ricompattazione e scambio sociale, di riqualificazione ambientale del centro storico, e di molti "luoghi della periferia".

La creazione e lo sviluppo di punti focali dell'area periferica del comune di Aprilia, oltre a riqualificare l'ambito sociale e territoriale, può essere un'occasione per rafforzare i flussi extra-comunali e la presenza del comune di Aprilia sulle grandi direttrici turistiche e di traffico regionale e interregionale che oggi l'attraversano senza entrare in contatto con la realtà locale.

Per affrontare processi così articolati e complessi si ritiene necessario che i soggetti pubblici, gestori del territorio, e i soggetti privati, nel settore commerciale e non solo, trovino un coordinamento e una direzione unitaria di intervento sui progetti integrati di riqualificazione urbanistica del territorio. Per questo si propone che si sviluppino sistemi di promoter e di società di gestione integrata di progetti e piani di marketing della città che sappiano focalizzare e integrare gli interventi pubblici e gli interventi degli operatori privati.

Gli strumenti che aiutano questo vasto processo di "riconversione" professionale e di settore trovano nella legge 426/71 di riassetto del commercio, nella 287/81 sugli esercizi pubblici, nella 443/85 legge quadro dell'artigianato, le leve amministrative per potersi sviluppare. Nel commercio ad esempio, a fronte di un meccanismo farraginoso, quello delle vecchie tabelle merceologiche, la semplicità nelle procedure di localizzazione territoriale, permette all'imprenditore un'analisi amplificata del mercato potenziale in cui inserirsi. La valutazione rispetto ai parametri amministrativi commerciali è quella preminente: rapporto fra popolazione residente nella zona, numero di imprese esistenti nella zona, calcolo del mercato potenziale, avvio delle procedure per la richiesta amministrativa.
La localizzazione, non essendo analitica e puntuale ma limitata all'indicazione della zona di piano, era meno rilevante.

L'Amministrazione Comunale, per gli anni che vanno dal 1987 al 1993, elabora un piano commerciale per effetto del quale, a dieci anni di distanza, l'indice fondamentale del rapporto popolazione-imprese commerciali, si fissa sul valore 1, 92 (1 impresa ogni 92 cittadini). Consideriamo che a livello europeo l'indice è 1.60 e che nel capoluogo di Provincia, Latina, l'indice è 1.45. Si comprende come nel 2002-2003 ad Aprilia, un negozio di 50 mq "rende" il doppio di una attività situata ad esempio a Latina, come confermato dai dati dell'Osservatorio Regionale del Commercio sul reddito pro-capite.
Se ne deduce che ad Aprilia le possibilità di sviluppo del settore commerciale sono ancora notevoli per tutte le tipologie di esercizi commerciali previste dalla legge (vicinato, media, grande struttura).
Il settore delle attività commerciali rappresenta quindi ulteriore possibilità d'investimento per i capitali del risparmio locale.
I dati dello sviluppo economico italiano e internazionale che prevedono per gli anni 2004-2005 una tendenza di aumento del P.IL. sotto la soglia del 2,5 %, configurano una congiuntura sfavorevole, in quanto le risorse vengono ripiegate per il mero mantenimento della situazione esistente (c'è sviluppo solo quando il P.I.L. si assesta oltre il 3%).
In questa situazione gli utili delle aziende non supereranno il 5 %, dato che appena permette gli investimenti necessari alla salvaguardia delle risorse impiegate, e consente scarsa propensione ad investimenti nuovi, con una progressiva riduzione

del "capitale di rischio/investimento". Il capitale di rischio per nuovi investimenti, è quello che mette in moto l'"acceleratore", ossia quel meccanismo di sviluppo che si crea attorno ad un investimento che è l'indotto, ovvero i capitali ulteriori che si agganciano e affiliano attorno al rischio d'impresa.

In un quadro congiunturale nazionale sfavorevole la potenziale rete distributiva commerciale di Aprilia diventa un investimento "appetibile" sia sul mercato nazionale che su quello locale.

Compito dell'Amministrazione è quindi quello di agire sui seguenti fronti:

A) **tutelare e salvaguardare l'imprenditorialità locale** attraverso una politica di razionalizzazione dell'esistente, che preveda il riconoscimento, di una vasta area definita come centro urbano, (zona in cui esiste un addensamento commerciale che copre circa la metà degli esercizi esistenti), al fine di prevedere e permettere una politica di esclusione dei carichi urbanistici incompatibili e la tutela e la promozione dell'esistente. A fronte di tale scelta territoriale, bisogna mettere in atto tutta una serie di servizi amministrativi che facilitino:

- la razionalizzazione: facilità di accorpamenti, concentrazioni, fusioni, facilità dei cambi di uso degli immobili, etc. in modo tale da favorire la ottimizzazione dell'esistente che potrà perseguire politiche di specializzazione tipologica, merceologica, tese alla modernizzazione qualitativa della rete distributiva a salvaguardia e sviluppo dell'occupazione;
- l'ottimizzazione societaria: facilitare le fusioni fra aziende, i consorzi di acquisto, i consorzi di stoccaggio e immagazzinamento delle merci, i consorzi di prodotti tipici locali, la politica di accordi commerciali fra la produzione e la commercializzazione di marchi storici, etc.

B) **promuovere politiche di sviluppo capaci di attrarre capitale d'investimento esterno alla città**, nel quadro complessivo di un assetto regionale in fase di cambiamento, con influssi sulla mobilità della popolazione all'interno della Regione.

Il rafforzamento del ruolo di Roma città capitale comporterà negli anni futuri una sua "specializzazione", cui dovrebbe corrispondere, il formarsi nell'area metropolitana romana di una rete di "città satelliti" con funzioni di servizio per l'area metropolitana stessa a loro volta sempre più specializzate, scaricando la capitale.

Aprilia dovrà attrezzarsi per diventare una "città satellite", con un processo di questo tipo, prefigurato dagli indirizzi formulati per lo sviluppo del territorio comunale, vocato per la sua accessibilità sia con la Pontina sia con la linea FS Roma Campoleone.

C) **elaborare indirizzi per le aree industriali dimesse** (in particolare quelle a ridosso della Pontina e quelle dell'ex Consorzio ASI), ***e per le aree agricole***, oggi interessate da fenomeni insediativi diffusi, fortemente carenti anche dal punto di vista della distribuzione commerciale.

Considerati gli indirizzi per l'area del grande centro urbano, il commercio va insediato in maniera flessibile in tutte le zone ove sia necessario e possibile creare nuovi "addensamenti" commerciali, appoggiandosi alle strade di collegamento con i confini dei comuni adiacenti per la localizzazione delle grandi strutture di vendita, sfruttando le opportunità fornite dalla legge nazionale e regionale sulla "riqualificazione" dei siti dismessi, curando un apposito programma che esibirà bandi per le realizzazioni, applicando una politica amministrativa che crei opportunità d'insediamento senza intaccare la solidità dell'attuale rete distributiva commerciale e tutelando l'ambiente.

In particolare, va promossa la commercializzazione dei prodotti tipici in sito, delle filiere agro-alimentari, (percorsi certificati dal produttore al consumatore), dell'agriturismo, della vendita diretta dei produttori sul mercato dei prodotti biologici a denominazione geografica. Questa strategia consentirebbe il drenaggio locale dei flussi-fruibili che formano la domanda "ecologica" del settore.

L'adeguamento urbanistico-commerciale del PRG vigente prevede di intervenire esclusivamente sulle NTA senza modificare la zonizzazione di piano. Quest'ultima, però, non consente l'applicazione di una politica di indirizzo differenziata come quella delineata in precedenza, sia per la forte connotazione industriale delle prospettive di sviluppo assunte dal piano, sia per la scarsa differenziazione delle diverse realtà territoriali che da quelle sono conseguite. Ne deriva che gli obiettivi strategici per il territorio del comune di Aprilia (sinteticamente espressi nei precedenti punti A, B e C) necessitano di uno strumento programmatorio per essere trasferiti sul territorio.

Si è quindi ritenuto necessario ricorrere ad una ripartizione del territorio comunale in sub-aree, individuate in base alla presenza di peculiari caratteri territoriali, problemi e risorse, per ognuna delle quali specificare una forma di sviluppo compatibile per l'attività commerciale. Queste sub-aree omogenee sono state denominate **zone urbanistico-commerciali (ZUC).**

Le zone urbanistico-commerciali consentono quindi la definizione di ipotesi di specializzazione delle diverse aree del territorio comunale finalizzate ad una maggiore efficacia ed efficienza della presenza commerciale nelle zone stesse. L'individuazione delle zone urbanistico-commerciali ha lo scopo, in altre parole, di rendere possibile la trasformazione degli obiettivi strategici individuati (punti A, B, C) in indirizzi specifici ai fini dell'adeguamento urbanistico-commerciale in base ai criteri generali della LR 33/99.

Le Zone urbanistico-commerciali (ZUC) costituiscono lo strumento programmatorio dell'adeguamento urbanistico-commerciale e sono approvate con la Deliberazione di C.C. che approva il presente adeguamento urbanistico-commerciale. (art. 8.bis delle NTA del PRG vigente)

Lo strumento operativo per l'indirizzo degli interventi di insediamento commerciale nel territorio è invece costituito dal Piano di intervento commerciale (PIC), (come previsto dall'articolo 8.ter delle NTA del PRG vigente).

I Piani di intervento commerciale (PIC) sono lo strumento operativo per l'applicazione degli indirizzi relativi al commercio nei diversi contesti in cui si articola il territorio comunale. Essi consentono la programmazione nel tempo e nello spazio degli interventi per l'insediamento di strutture di vendita sul territorio.

Dal punto di vista dei contenuti, il Piano di intervento commerciale (PIC) si presenta come uno strumento di pianificazione strategica di scala locale, che parte dall'analisi della situazione delle attività commerciali esistenti (superfici commerciali e artigianali) per specificarne l'attuale livello di servizio alla scala locale e territoriale, l'eventuale profilo aziendale e di specializzazione e le dinamiche trasformative in atto. Le quantità di superficie di vendita in ampliamento o ristrutturazione prevedibili per le varie categorie di strutture di vendita sono determinate in relazione tanto alla situazione attuale quanto, ovviamente, agli interventi da attivare per realizzare gli obiettivi fissati dal Piano di intervento commerciale (PIC) nell'ambito dello sviluppo tendenziale previsto per la zona urbanistico-commerciale (ZUC) di localizzazione. Nel Piano di intervento commerciale (PIC) sono anche definite tutte le prescrizioni per l'inserimento ambientale degli interventi, da quelle relative alle aree publiche o di uso pubblico riferibili al commercio (parcheggi, spazi aperti al pubblico passaggio, aree pedonali) a quelle per le eventuali norme relative ad arredi o prescrizioni per l'edificazione (rapporti con lo spazio pubblico, ecc.) che verranno poi trasferite nello

strumento di pianificazione attuativa necessario all'edificazione. La localizzazione delle eventuali medie e grandi strutture viene definita, in fase preliminare, per aree o ambiti estesi o polarità comunque non delimitate, determinati con particolare riguardo alle possibilità di inserimento ambientale degli interventi e alle condizioni di accessibilità dei siti. Analoga forma si prevede per le aree da destinarsi al commercio su aree pubbliche. Nel Piano di intervento commerciale (PIC) vanno anche previste tutte le possibili sinergie realizzabili tra le attività commerciali e le altre attività ad esse affini (pubblici esercizi, attività di spettacolo, turistiche e culturali), come pure possono essere incentivate le forme associative finalizzate alla promozione dell'immagine del commercio locale, dai centri commerciali naturali alle iniziative promozionali in genere, comprese la realizzazione, manutenzione e gestione dello spazio pubblico o di uso pubblico.

I Piani di intervento commerciale (PIC) sono strumenti concertati che si basano su una procedura aperta il cui primo passaggio è costituito da un bando pubblico mediante il quale l'Amministrazione avvia un rapporto con le forze imprenditorali per lo sviluppo di un'area. L'adeguamento urbanistico commerciale individua:

- gli obiettivi generali del PIC, coerentemente con quanto previsto per la o le zone urbanistico-commerciali ricomprese nel PIC;
- gli indirizzi per la definizione degli interventi privati e gli eventuali incentivi, con particolare riferimento alle caratteristiche di specializzazione commerciale degli esercizi, alle quantità di superfici realizzabili per ciascuna categoria di strutture di vendita, alle prescrizioni per le dotazioni di aree per parcheggi e altri spazi pubblici o di uso pubblico e la loro realizzazione e gestione, alle norme per l'inserimento ambientale degli interventi, ecc.;
- gli interventi pubblici considerati rilevanti ai fini del PIC, con particolare riguardo a quelli per la riorganizzazione della mobilità, e le modalità per la loro realizzazione;
- gli eventuali finanziamenti pubblici disponibili o attivabili.

Verificata la partecipazione al bando, il Comune passa alla sua definizione e, nei casi in cui questo sia necessario, alla parallela definizione degli strumenti urbanistici esecutivi per consentire la realizzazione degli interventi. Nel caso di un'area, per cui è prevista la redazione di un PIC, interessata da un progetto urbanistico esecutivo di iniziativa pubblica o privata, questo dovrà esaurire tutti i contenuti del PIC.

1.2 Individuazione e localizzazione delle Zone urbanistico-commerciali

L'integrazione tra norma urbanistica e norma commerciale prevista dalla legge Bersani deve operare su diversi piani:

- quello urbanistico-territoriale;
- quello commerciale;
- quello amministrativo

L'apposizione di limiti quantitativi associati a zone non è più prevista. I criteri di compatibilità localizzativa vengono espressi legandoli alla zonizzazione urbanistica. L'unica forma di contingentamento per le medie e le grandi strutture di vendita è legata quindi alla zonizzazione urbanistica di PRG, che attualmente prevede nel Comune di Aprilia una zona destinata ai centri commerciali ed ai servizi privati, per cui non è necessario prevedere nuove zone funzionali in cui localizzare le medie e grandi strutture di vendita.

Aprilia è una città la cui identità territoriale è stata segnata dalle scelte delle grandi reti infrastrutturali. La via Pontina, la via Nettunense, la ferrovia Roma-Nettuno, la ferrovia Roma-Napoli, alcune strade provinciali, come la Selciatella, disegnano il territorio comunale, lo delimitano, lo strutturano determinando le caratteristiche identitarie delle varie parti di territorio e le loro separazioni. La città si è sviluppata dentro questa rete infrastrutturale. Prima sono venute le strade poi le case e le attività commerciali, sviluppatesi e localizzatesi spontaneamente sulla viabilità.

All'interno di questa morfologia della città si sono quindi create spontaneamente zone di "attrazione" urbanistico-commerciale, delle quali si propone una breve disamina concentrata sugli elementi di organizzazione, ossia le reti infrastrutturali ed il paesaggio. Di queste componenti si delineano aspetti problematici, opportunità e risorse, alla base di possibili strategie di intervento.

Gli elementi delle reti infrastrutturali che svolgono un ruolo strutturante per le localizzazioni commerciali sono:

- la SS 148 Pontina;
- la SS 207 Nettunense;
- la ferrovia Roma-Nettuno e la stazione ferroviaria di Aprilia;
- la ferrovia Roma-Napoli e la stazione ferroviaria di Campoleone.

Le macro aree riconoscibili come paesisticamente e funzionalmente omogeneee

sono:

- l'agro romano ad ovest;
- l'agro pontino ad est;
- l'espansione mista produttiva e residenziale a sud della Pontina
- l'area urbanizzata e le sue espansioni.

- La Via Pontina

La via Pontina attraversa il territorio comunale e lo divide, tagliandolo in due parti. Di fatto, a partire dagli anni del raddoppio della Pontina, esistono due città, quella centrale e quella che "stà dall'altra parte" della strada.

L'asse della Pontina che va da Via Vallelata a Via Mascagni, è di fatto dentro la città. Infatti è una zona di notevole addensamento commerciale, con una presenza notevole di medie e grandi strutture di vendita. Questo addensamento commerciale ha subito un rallentamento, in quanto la Pontina passa ora dentro il territorio come strada di scorrimento veloce. E' difficile "uscire" dalla Pontina per arrivare nella zona commerciale, la viabilità dei raccordi stradali è vecchia, lenta e pericolosa.

Tutto questo induce gli automobilisti a "sorpassare" questa zona e quindi Aprilia. Eppure su questo tratto sono localizzate medie e grandi strutture, in particolare con l'apertura di EmmeZeta c'è stato un periodo di "attrazione " accentuato, in quanto la strutturale commerciale attirava utenti da un bacino extra comunale (colli, Latina, Cisterna, zona mare, Ardea etc). Poi la cattiva viabilità, la mancanza di integrazione urbanistica della struttura col resto della città ha fatto diminuire la capacità di attrazione. Ma per ovviare a questa carenza bisogna inserire questo tratto di Pontina nella zona del Centro urbano, per poter realizzare:

- l'integrazione della viabilità della zona sud con quella del centro urbano;
- l'integrazione di una zona con addensamento di negozi di vicinato (quelli del centro urbano) con le grandi e medie strutture di vendita che si trovano lungo quel tratto di Pontina, offrendo la possibilità ai consumatori di effettuare lo shopping in un'area integrata che include tanto la piazza commerciale artificiale, presente nei centri commerciali, quanto la piazza storica e centrale della città dove sia possibile sostare, passeggiare, intrattenersi in un ambiente gradevole con caratteristiche di confort prossime a quelle riscontrabili nei centri commerciali.

Tale soluzione comporterebbe alcune scelte di indirizzo strategico, tra cui:

- il blocco di nuove autorizzazioni per medie e grandi strutture di vendita in tutta la

zona centrale fino alla Pontina, per indirizzarle in maniera mirata nel resto del territorio, puntando a cambiare l'aspetto e la realtà insediativa della periferia;

- l'avvio di un processo di integrazione urbanistico-commerciale di grande respiro, utilizzando tutte le forme di razionalizzazione ed ottimizzazione della situazione esistente, consentendo ampie facilitazioni procedimentali alle fusioni, concentrazioni, accorpamenti, ampliamenti, trasferimenti etc.
- l'avvio di un processo di integrazione della grande viabilità nel tessuto urbano
- la riqualificazione di una grande area in termini di riqualificazione e ristrutturazione
- l'avvio di un processo di saldatura della città che sta "dall'altra parte" della Pontina verso la zona storica della città.

Questo indirizzo, per le sue implicazioni, condiziona tutto il resto delle scelte sulla zonizzazione urbanistico-commerciale. Infatti la definizione del centro urbano come vasta area centrale libera tutto il resto del territorio rispetto alle nuove aperture commerciali, cambia gli aspetti e le definizioni di zona periferica.

- La Via Nettunense

La strada statale 207 Nettunense connette l'area a nord dei " colli " con la pianura pontina e i centri della costa (Anzio, Nettuno).

Su questa viabilità storica, transitano quindi i carichi del "pendolarismo di qualità": quello che cerca svago ed intrattenimento ed è disponibile alla sosta se trova condizioni di "accessibilità" favorevole dal punto di vista quantitativo (parcheggi, snodi, corsie preferenziali, etc) e qualitativo (offerta commerciale concorrenziale, intrattenimento di qualità, sicurezza).

Migliorare il rapporto della Nettunense con le parti di territorio urbanizzato che attraversa significa attrarre tale mobilità sia verso la zona centrale sia verso la parte dell'"altra citta "(il tratto della Nettunense che arriva sino al Casello 45).

Lungo tutto questo tratto una presenza commerciale esiste già sia nelle forme di esercizi di vicinato sia di medie strutture, misto ad attività artigianali. I problemi sono legati al rapporto troppo diretto con la viabilità, che deve smaltire grossi flussi di traffico: le attività commerciali stanno "sulla strada", sul marciapiede, sulla carreggiata e questo implica un impedimento diretto sulla viabilità che rallenta, si incolonna, non trova spazio.

Riesce difficile pensare allo "shopping" in queste condizioni strutturali, ed il consumo assume la forma del "mordi e fuggi ", senza le caratteristiche di serenità, di tempo e

di qualità ambientale che invece garantisce il fare la spesa in un centro commerciale.

Intervenire sul commercio e l'artigianato in sede di adeguamento urbanistico commerciale in questo ambiente significa iniziare un lungo processo di "riconversione" commerciale e produttiva, facilitando le zone di parcheggio, i raccordi stradali, le rotonde, gli spazi di sosta, i parcheggi di accesso alla zona centrale, etc.

- La ferrovia Roma-Nettuno e la stazione di Aprilia

Il nodo ferroviario di Aprilia in oggetto è in stato di abbandono sia di idee urbanistiche che commerciali. Viceversa la linea ferroviaria metropolitana, a seguito delle scelte di politica nazionale su "Roma capitale" e dello sviluppo dell'area metropolitana, ha buone prospettive di sviluppo.

Tutto il complesso della stazione va ricongiunto, anche attraverso la sua riconnotazione commerciale, alla zona centrale della città.

La legge prevede per le aree inserite nei nodi ferroviari possibilità notevoli di sviluppo commerciale, ad esempio realizzando un percorso commerciale caratterizzato fra l'area centrale e la stazione, una specie di "via dello shopping".

- La ferrovia Roma – Napoli e la stazione di Campoleone

Tutte le zone di insediamento abitativo della provincia di Latina, localizzate lungo l'asse ferroviario Roma - Napoli, hanno subito un notevole incremento demografico ed abitativo spontaneo. La zona di Campoleone non fa eccezione a questa regola e trend provinciale, diventando polo di attrazione e di addensamento commerciale rispetto all'area dei colli romani, assumendo più di recente un ruolo di "porta" dell'area metropolitana romana.

Con la linea dell'alta velocità ferroviaria indirizzata ormai sull'asse Roma-Cassino-Napoli, Campoleone aumenterà il suo livello di accessibilità sia nell'area metropolitana romana, sia a livello nazionale. Sarà possibile raggiungere Campoleone da Roma con una percorrenza di solo 15 minuti e con una frequenza maggiore che porterà questa zona sempre di più nell'area di attrazione della regione metropolitana romana. Attrezzare dal punto di vista commerciale tale zona significa metterla in condizione di poter rispondere a questo trend di sviluppo prossimo.

Qui potranno essere previste e localizzate eventuali grandi strutture di vendita, con un bacino ancora relativamente libero e dai connotati sovra-comunali.
Inoltre, la zona si candida a diventare anche centro di stoccaggio e snodo potenziato di interscambio con la linea ferroviaria Roma-Nettuno.
Proprio perché la zona di Campoleone ha queste prospettive, bisognerebbe integrarla con la parte del territorio comunale dei nuclei di Ottanta Rubbia, Apriliana, Sassi Rossi, Tufello, Casalazzara, Vallelata, Bellavista, Il Poggio, in quanto questa parte del territorio comunale è stata separata dalla città dalle due barriere della Nettunense e della linea ferroviaria Roma – Nettuno.
Attualmente la fonte di attrazione su questa zona è esercitata dalla via Pontina, per il tratto in penetrazione dal confine col Comune di Ardea, ma questo asse tende a isolare l'area, non a svilupparla. Integrare tutta l'area con la zona di sviluppo di Campoleone invece può armonizzare questa parte di territorio ed integrarlo attraverso una accorta politica di sviluppo commerciale, ricomponendo gli squilibri territoriali ed urbanistici oggi presenti.
In quest'area la tipologia commerciale più adatta allo sviluppo è quella del centro polifunzionale di servizi e commercio, poiché una struttura solo commerciale subirebbe la concorrenza delle grandi strutture di vendita aperte lungo la Pontina. Inoltre, questa tipologia "leggera", potrebbe meglio incontrare la domanda minuta e diffusa dei piccoli nuclei insediativi sparsi nel territorio agricolo, con una rete infrastrutturale inadeguata ai grandi carichi.

-Il filtro tra città e campagna: la zona di Guardapasso

La zona di Guardapasso è composta dai nuclei abitati di Isole, Gattone, Rosatelli, Guardapasso e Frassineto, compresi nel tratto della Pontina che inizia dallo svincolo di Via Guardapasso fino allo svincolo di Via Selciatella –Genio Civile.
Tale zona viene a collocarsi tra la zona ampia del centro cittadino e la zona verde della Selciatella. La sua vocazione è quella di fungere da anello di congiunzione fra il centro urbanizzato e la campagna. Ponendo attenzione al suo sviluppo ed all'esercizio di questa funzione di collegamento fra centro e campagna si ricomporrebbe la dicotomia oggi presente fra la cultura cittadina e la cultura della campagna. Lo sviluppo del commercio potrebbe prevedere l'incentivazione della commercializzazione dei prodotti tipici locali, della cooperazione diretta fra produttori e tipologie commerciali, valorizzando le fiere specializzate e, per settore

merceologico, legate all'agricoltura nonché la partecipazione a consorzi di acquisto "tematici". Vanno utilizzate tutte quelle iniziative commerciali previste dalla legge di Riforma dell'agricoltura, in particolare dai D.Lgs 228/2001 – 226/2001 – 227/2001, che permettono alle imprese agricole l'esercizio della libertà di vendita.

Ma in particolare il Comune di Aprilia si impegna a sviluppare tutti gli interventi per il rafforzamento e lo sviluppo della filiera agro-alimentare, ormai obbligatoria per legge e le cui competenze sono passate al Comune.

Realizzare la filiera ad Aprilia, in anticipo su tutti gli altri, significa garantire un marchio cittadino di qualità.

- La zona agricola di Selciatella

La strada provinciale Selciatella collega l'area del mare con quella collinare, una sorta di parallela della Nettunense, una "mare-monti " interna di natura provinciale. Attraversa i nuclei abitati di Cinque Archi, Torre del Giglio, Torre del Padiglione, Campoverde, Spaccasassi, Carano.

Questa viabilità provinciale attraversa di fatto tutta la zona agricola ad est del Comune di Aprilia, che va salvaguardata in modo da costituire nel tempo ed in prospettiva "il polmone verde" del Comune di Aprilia, con l'obiettivo di tutelare l'ambiente e l'ecologia dell'intero territorio, creando al contempo un sistema-ambiente di attrazione.

In questa zona, potranno essere sviluppate tutte le tipologie commerciali legate all'agricoltura, facilitando i centri di commercializzazione, produzione, distribuzione dei prodotti provenienti dall'agricoltura e di quelli per la produzione. Queste tipologie commerciali si possono assestare sviluppando una rete di agriturismo, di percorsi agro-biologici, di percorsi verdi di collegamento fra le aziende agricole e la zona urbanizzata.

Potranno svilupparsi tutte le iniziative previste dalle leggi di riforma dell'agricoltura, al fine di creare un habitat naturale di valore e pregio ambientale, caratteristica che viene ricercata specie dalla mobilità in uscita dall'area metropolitana romana.

In questa zona vanno tenute presenti e riorganizzate tutte le strutture commerciali attive lungo la Pontina.

- La zona di Fossignano

Questa zona è delimitata dalla Via Pontina, dal km 37 al km 44,5, dalla Via

Nettunense fino a Casello 45, dai confini comunali di Anzio, Nettuno e Ardea, ed è composta dai nuclei edilizi di Casello 45, Cavallo Morto, Colle dei Pini, La Gogna, Buon Riposo, Carrocetello, Le Salzare, Campo del Fico, Acqua Solfa, Riserva Nuova.

Tale zona, interessata dal fenomeno dell'abusivismo, ha attratto insediamenti spontanei di popolazione, raccogliendo parte notevole della mobilità interna ed esterna al comune.

La recente apertura di una grande struttura di vendita all'altezza dell'innesto della via Vallelata sulla via Pontina, sta generando fenomeni di attrazione sovracomunale rilevanti, che promettono di interessare in futuro anche i flussi turistici Castelli-Mare. L'inserimento di questa grande struttura di vendita avviene però sul confine nord della zona in oggetto. Pertanto si assisterà, almeno nella prima fase dopo l'apertura, ad un accentramento della mobilità veicolare sulle strade all'interno della zona verso il limite della stessa.

Questa situazione non avrà effetti di integrazione fra iniziativa commerciale e risorse territoriali. La zona resterà senza un proprio centro identitario, fatto che si risolve in una reale difficoltà di inserimento di tutte le tipologie commerciali, compresi gli esercizi di vicinato.

La risorsa commercio può essere invece utilizzata per creare integrazione con la domanda di servizi: quindi vanno individuati i centri polifunzionali, come propulsori di addensamenti commerciali e occasione di riqualificazione urbanistica della zona.

Dalle problematiche relative al rapporto tra commercio e territorio, sono stati individuati degli ambiti territoriali con caratteristiche omogenee rispetto alla struttura insediativa, all'accessibilità, alle prospettive di sviluppo, all'attrazione urbanistico-commerciale. Gli ambiti territoriali individuati sono cinque e corrispondono alle cinque zone urbanistico-commerciali:

zona 1 - Centro urbano

zona 2 – Guardapasso

zona 3 – Campoverde

zona 4 – Campo di Carne

zona 5 – Fossignano-Campoleone

Zona 1 - Centro urbano

La zona del centro urbano è delimitata a sud dal tratto della Via Pontina compreso tra lo svincolo con la Via Nettunense e lo svincolo con Via Guardapasso, a ovest dalla linea ferroviaria Roma-Nettuno, a nord dal confine con il comune di Lanuvio, ad est da Via Guardapasso, cui corrispondono l'area morfologicamente omogenea del centro urbano così come si è sviluppato nel corso degli ultimi decenni, e l'area ad est investita da fenomeni di urbanizzazione, come previsto dal PRG. Riconoscere una vasta area centrale significa cambiare il rapporto con la periferia.

- L'avvio di un processo di integrazione urbanistico commerciale, comporta l'utilizzo di tutte le forme di razionalizzazione ed ottimizzazione della situazione esistente, consentendo ampie facilitazioni procedimentali alle fusioni, concentrazioni, accorpamenti, ampliamenti, trasferimenti e il blocco delle autorizzazioni che non siano accorpamenti, avente il duplice scopo di concentrare queste strutture nelle zone periferiche in grado di sostenerne la fruibilità.
- La riqualificazione di una grande area in termini di integrazione tra aree verdi, percorsi pedonali e luoghi del commercio comporta la possibilità di forme progettate per l'addensamento di negozi di vicinato (quelli del centro storico) con la grande e media struttura di vendita che si trova in quel tratto di Pontina. L'obiettivo della riqualificazione degli spazi pubblici urbani e dei percorsi commerciali tende a favorire la qualità urbana come scenario rivolto ai consumatori, per poter effettuare lo shopping in un'area integrata che passa dalla piazza commerciale alla piazza storica e centrale della città, ed ai commercianti per poter essere sempre più forza viva e coinvolta nella gestione della trasformazione urbana.
- L'avvio di un processo di integrazione della grande viabilità nel tessuto urbano è una decisione di "lunga durata", che per le sue implicazioni condiziona tutto il resto delle decisioni sulla zonizzazione urbanistico-commerciale. Ad esempio si può prevedere, come in molte città europee, l'interramento del tratto della Via Pontina che interessa il centro urbano, mediante la creazione di una piastra verde con funzione di spazio pubblico, parco urbano, luogo del commercio e degli spazi per la cultura. Creare un nuovo centro della città cambierebbe il volto di Aprilia poiché fonderebbe fisicamente le due città separate dalla Pontina. Inoltre la realizzazione del collegamento stradale in sovrappasso ferroviario verso la zona di Vallelata, previsto dal PRG, consentirebbe lo scarico del traffico locale da ovest verso il centro, che oggi non trova alternative alla Pontina stessa.

- Resta, non ultimo, il problema della congestione creata dalle attività lungo la via Nettunense e l'abbandono del nodo ferroviario Roma-Nettuno. Il problema richiede di intervenire sul commercio e l'artigianato, iniziando un lungo processo di "riconversione" commerciale e produttiva, facilitando le zone di parcheggio, i raccordi stradali, le rotonde, gli spazi di sosta, i parcheggi di accesso alla zona centrale etc. La fascia compresa tra la via Nettunense e la ferrovia viene inserita commercialmente nella zona centrale per favorirne l'integrazione alla città mediante interventi di progettazione urbana, come la realizzazione di una galleria di collegamento fra l'area centrale e la stazione, una sorta di galleria dello shopping. La legge infatti prevede per le aree inserite nei nodi ferroviari possibilità notevoli di sviluppo commerciale.

Zona 2 - Guardapasso

La zona di Guardapasso è delimitata a sud dalla Via Pontina, nel tratto compreso tra lo svincolo di via Guardapasso e lo svincolo per Nettuno, ad ovest da via Guardapasso, a nord dai confini con i comuni di Lanuvio e Velletri, ad est dai confini con i comuni di Velletri e Latina.

Quest'area è la periferia diffusa della città, comprende i nuclei abitati di Isole, Gattone, Rosatelli, Guardapasso e Frassineto, di fatto area di filtro tra la città e la campagna, costituisce la zona di espansione, oggi spontanea, del territorio urbano di Aprilia, chiuso a sud e ad ovest dalle barriere della via Pontina e della via Nettunense, e dai confini con il comune di Lanuvio a nord. L'area del teritorio che si sviluppa oltre via Guardapasso ad est, fino a via Selciatela, avrebbe quindi anche il ruolo di "attacco" delle zone verso i Castelli, come i comuni di Lanuvio e Velletri, sulla via Pontina, fatto dimostrato dall'intenso uso locale della via di Selciatella nel percorso Castelli-Mare. La zona è strutturata su via Carroceto, via Torre del Padiglione, via del Campo, lungo le quali si sono sviluppati i nuclei abitati, in parte abusivi. Anche in questo caso, come per la zona di Campo di Carne, la forma della città è quella della strada. Per realizzare una inversione di tendenza si dovranno prevedere interventi di recupero e di riqualificazione urbana a partire dallo spazio pubblico, oggi inesistente. Dare forma a partire dallo spazio pubblico significa coinvolgere l'imprenditoria e le forze economiche presenti sul territorio, prevalentemente quelle del commercio, per sviluppare piazze-mercato e centri polifunzionali di servizio in grado di attenuare e ricomporre gli squilibri urbanistici

della zona. Si dovranno in ogni caso prevedere attenti studi della zona e adottare nuovi strumenti urbanistici per la sua salvaguardia. Altrimenti il rischio è che la città continui a crescere in maniera disorganica e abusiva.

L'inserimento di nuove medie o grandi strutture commerciali nell'attuale situazione di assenza di indirizzi di pianificazione specifici e di una struttura territoriale idonea, è rischiosa perché produrrebbe l'effetto di nuove concentrazioni non riferibili ad un modello insediativo territoriale definito che possa costituire un riferimento comune di assetto per gli interventi. Il rischio è che la città di Aprilia, se non si interviene con una pianificazione generale, sia costituita nei prossimi decenni da tre città: il centro urbano, la città " che sta dall'altra parte" della Pontina, la nuova periferia.

In questa zona si prevede quindi di limitare le medie superfici a quelle destinate all'agricoltura, quali i centri di commercializzazione, produzione e distribuzione dei prodotti agricoli e per l'agricoltura, per potenziare e salvaguardare il ruolo funzionale dell'area di filtro fra il centro urbanizzato e la campagna, impedendo le trasformazioni delle aree "D" con interventi commerciali.

Centri commerciali legati al settore agricolo possono diventare la spinta verso interventi di recupero dei nuclei abitati, dove possono essere inseriti anche percorsi verdi di collegamento tra i nuclei abitati e con la città.

Zona 3 - Selciatella-Campoverde

La zona Selciatella-Campoverde è delimitata a sud dal confine con il comune di Nettuno, ad est dal confine con il comune di Latina, a nord dal confine con il comune di Velletri, mentre ad ovest è perimetrata dalla strada provinciale Cinque Archi, e dal perimetro del nucleo abusivo omonimo.

Questo territorio, che comprende i nuclei abitati di Torre del Giglio, Torre del Padiglione, Campoverde, Spaccasassi, Carano, è la principale zona agricola del comune di Aprilia che va salvaguardato lavorando per un suo sviluppo compatibile con le valenze naturali ed agricole. Questo è l'ambito dove il paesaggio del comune di Aprilia muta il suo aspetto: la morfologia movimentata dell'agro romano, che interessa il territorio comunale fino alla via Nettunense e al cuore della città, qui assume definitivamente le caratteristiche dell'agro della pianura pontina.

Il ruolo del commercio può essere riconosciuto nel sostegno alle attività produttive locali mediante le tipologie commerciali legate all'agricoltura, quali i centri di commercializzazione, produzione e distribuzione dei prodotti agricoli e per

l'agricoltura. Possono anche essere sviluppati centri di agro-turismo e percorsi agro-biologici e piste di collegamento tra aziende, nuclei abitati e nuovi punti del commercio di qualità di produzione locale. La sua funzione storico-culturale è quella di rappresentare, oltre che una risorsa locale, un momento di relazione e interscambio fra in centro urbanizzato e la campagna. Lo sviluppo del commercio deve favorire la commercializzazione dei prodotti tipici locali, puntare sulla cooperazione diretta fra produttori e distributori commerciali, valorizzando le fiere specializzate nei settori merceologici legati all'agricoltura, puntando alla realizzazione di un mercato biologico cittadino di riferimento. Andranno utilizzate tutte quelle iniziative commerciali agro-alimentari previste dalla legge di riforma dell'agricoltura, in particolare dai D. Lgs 226/2001, 227/2001, 228/2001, che permettono alle imprese agricole l'esercizio della libertà di vendita. Ma in particolare si dovrà puntare a sviluppare tutti gli interventi per il rafforzamento e lo sviluppo della filiera agro-alimentare, ormai obbligatoria per legge e le cui competenze sono passate al Comune, con lo scopo di garantire un marchio di qualità ai prodotti agro-alimentari locali.

L'area inoltre è già interessata dalla presenza del Mercato dei Fiori e dalla fiera Agricola di Campoverde. Inoltre al Km 57 della Via Pontina, che attraversa l'area, è previsto il nuovo collegamento con il casello di Valmontone sull'A2 che porterà ad un nuovo assetto del traffico, soprattutto merci. Puntando sulla nuova accessibilità, si potrà prevedere un primo polo logistico locale in grado di favorire lo sviluppo tanto del settore produttivo che di quello commerciale locale, superando un sistema centrato sulla Pontina, ormai ai limiti delle sue capacità di carico.

Il tema paesaggistico della campagna antropizzata sta divenendo un ambito specifico di grande attualità. Molti sono ormai i casi di esperienze europee nelle quali la salvaguardia e la tutela del territorio agrario di frangia urbana si integra ad uno sviluppo compatibile con la moderna economia e i nuovi sistemi della mobilità, in un unico assetto territoriale.

La tutela ambientale del paesaggio agrario di frangia urbana, come momento di sostanziale integrazione tra elementi naturali e centri abitati, può essere espressa mediante la formazione di un parco agricolo come strumento di definizione di un assetto sostenibile. Il recupero del territorio rurale investe discipline diverse e più aspetti progettuali, come quelli idro-goeologici, climatici, della flora e della fauna, quelli botanici, insieme a quegli ambiti specifici della progettazione territoriale ed

urbanistica. Il recupero della campagna come parco agricolo deve prevedere anche la riorganizzazione delle reti infrastrutturali presenti sul territorio e dei margini urbanizzati che abbracciano l'ambiente. La riorganizzazione funzionale dell'ambiente rurale vero e proprio rappresenta solo un aspetto del progetto del parco agrario, che in ogni caso è basato sul riassetto dell'esistente, ovvero di quei caratteri impressi dall'uomo al territorio, come l'orditura dei percorsi e dei canali, del tessuto verde, come i filari alberati, e di tutti quei segni che separano e disegnano il territorio, come i confini interpoderali.

Zona 4 – Campo di Carne

La zona di Campo di Carne è delimitata a sud dal confine con il comune di Nettuno, ad est dalla strada provinciale Cinque Archi e dal perimetro del nucleo omonimo, a nord dalla Via Pontina, nel tratto compreso tra lo svincolo con la Via Nettunense e lo svincolo per Nettuno-Velletri al km 53,5, ad ovest dalla ferrovia Roma-Nettuno, fino a Casello 45. L'area comprende i quartieri ed i nuclei abitati di Montarelli, Borgata Agip, Caffarelli, Giardini, Genio Civile, Campo di Carne, Panzanelle, Selciatella e Cinque Archi. Questa è la periferia della città che sta "dall'altra parte", il territorio urbano separato dal centro urbano dalla via Pontina. E' anche la zona più urbanizzata del comune di Aprilia, dopo il centro della città, dove pesano le stesse difficoltà legate all'addensamento commerciale e industriale della Via Pontina, ma con l'aggravante del problema dell'accessibilità e della comunicazione con il centro cittadino. Scegliere di intervenire a risolvere questa frattura e riaggregare la città comporta una grande sistemazione della Via Pontina con la possibilità di interrare il tratto cittadino. Diversamente, questa zona tenderà a diventare città appendice dell'altra città, o a svilupparsi su se stessa, come alcuni nuovi interventi di carattere terziario e commerciale sembrano suggerire. Ed in effetti questa parte di città, cresciuta nelle aree destinate all'industria e sui terreni agricoli, manca di spazi civici, di aree verdi, di attrezzature di quartiere, di piazze commerciali.

La riqualificazione di questa grande area passa attraverso interventi che mirano a nuovi spazi di aggregazione, perché la città non può e non deve avere la forma della strada, non può e non deve rinunciare ad avere una propria identità.

Diversi possono essere gli interventi da prevedere, a seconda delle specifiche zone che formano l'area.

Nelle zona, destinata alle attività produttive, il commercio può svolgere un ruolo di

sostegno alle piccole e medie imprese locali. Occasione di sviluppo di queste iniziative possono essere piani particolareggiati per i nuclei industriali previsti dal vigente PRG. E' quindi da prevedersi per i nuclei lungo la via Nettunense, una normativa che consenta uno sviluppo dell'attività commerciale in forma complementare alle attività locali di tipo artigianale e produttivo in genere.

Diverso è il discorso del recupero della zona composta dalla città "dall'altra parte", che comporta da un lato la dotazione di centri di servizio alla scala locale (centri di quartiere, piazze mercato, etc) e dall'altro l'"invenzione" di una nuova identità legata al tempo libero (scaturita dalla previsione del parco, e dalla presenza del cinema multisala) complementare a quella marcatamente segnata del consumo di beni che le si contrappone sull'altro lato della Pontina. Necessaria premessa alla riunificazione delle due parti di città è la soluzione del problema di barriera infrastrutturale rappresentata dalla Pontina.

Infine va prevista una attenta politica di pianificazione dei nuclei spontanei, che attraverso gli appositi piani di recupero potranno modificare il loro attuale assetto. In questi casi la tipologia commerciale più adatta allo sviluppo è quella del centro polifunzionale di servizi e commercio, da porre nei nuclei abitati come occasione di riqualificazione del tessuto esistente e come possibile catalizzatore dell'immagine dei centri sparsi sul territorio.

Zona 5 – Fossignano-Campoleone

Quest'area comprende due grandi aree, separate dalla via Pontina ma con caratteristiche morfologiche e possibilità di sviluppo omogenee. A sud della via Pontina è collocata l'area di Fossignano, a nord, l'area di Campoleone.

La zona di Fossignano-Campoleone è delimitata a nord dal confine con il comune di Lanuvio, ad ovest dal confine con il comune di Ardea, a sud dal confine con il comune di Anzio, ad est dalla ferrovia Roma-Nettuno, e dal confine con il comune di Lanuvio.

L'area comprende, da sud a nord, i nuclei abitati di Colle dei Pini, La Gogna, Buon Riposo, Le Salzare, Campo del Fico, Acqua Solfa, Carrocetello, Riserva Nuova, Il Poggio, Vallelata, Tufello, Casalazzara, Torrebruna, Sassi Rossi, Apriliana, Ottanta Rubbia, Campoleone.

In particolare i nuclei di Il Poggio e Vallelata, a ridosso della ferrovia Roma-Nettuno che li separa dalla città, sono in parte sorti sulle aree del Consorzio industriale ASI

Roma-Latina, ed hanno assunto le particolari caratteristiche di un'area produttiva urbanizzata, con un aspetto che li assimila più ad un piccolo centro cittadino che agli altri nuclei di origine agricola ricadenti nella zona. Ad eccezione di questi nuclei e di Campoleone al confine nord dell'area, il paesaggio delle zone è quello tipico dell'agro romano, con numerosi fossi e valli che si alternano a lievi superfici collinari, nel quale si alternano campi coltivati e vegetazione naturale, soprattutto ripariale lungo i fossi, con alcune aree boschive sparse nel territorio.

Il fenomeno dell'urbanizzazione di nuclei spontanei sembra legato ad un abusivismo interno ed esterno al comune, probabilmente connesso all'agricoltura.

Procedendo l'esame del territorio da sud a nord, la fascia più urbanizzata si concentra lungo la via Vallelata-Fossignano e verso il margine meridionale dell'area a confine con il comune di Ardea. L'aspetto che l'urbanizzazione offre al paesaggio non è quello della periferia quanto piuttosto quello della campagna antropizzata. Anche in questa zona, come in quella di Campoverde, gli interventi dovrebbero essere rivolti alla tutela del paesaggio agrario di frangia urbana.

L'area verrà in breve tempo interessata dall'apertura di un centro commerciale di notevoli dimensioni posto all'innesto della via di Vallelata con la via Pontina. Questa grande struttura di vendita cambierà la fisionomia della zona, attirando una grossa mobilità giornaliera e turistica verso la via Pontina, e con un probabile effetto di favorire una certa concentrazione di piccoli esercizi ed attività nel tessuto limitrofo. Sarà indispensabile che questa nuova situazione si realizzi come una integrazione tra iniziativa commerciale e risorse territoriali, formando un sistema di piccoli addensamenti polifunzionali legati ad una rete di percorsi, di sistemazioni di spazi pubblici legati a funzioni civiche, con l'obiettivo della riqualificazione ambientale della campagna antropizzata. Andranno cioè rintracciati quei segni costruiti dall'uomo e legati al sistema agricolo che possono essere legati fra loro ed armonizzati con lo scenario naturale, il quale offre ancora eventi suggestivi.

Al confine nord dell'area, Campoleone è divenuto polo di attrazione e di addensamento commerciale rispetto all'area dei Castelli romani ed ultimamente ha iniziato a divenire filtro dell'area metropolitana romana. Con la linea dell'alta velocità ferroviaria indirizzata ormai sull'asse Roma-Cassino-Napoli, Campoleone aumenterà il suo potenziale di attrazione sulla formazione meridionale dell'area metropolitana romana. Inoltre la zona diventerà anche centro di stoccaggio e snodo

potenziato anche per la linea ferroviaria Roma-Nettuno.

Attrezzare dal punto di vista commerciale questa zona significa metterla in condizione di rispondere allo sviluppo prossimo, prevedendo la localizzazione di eventuali grandi strutture di vendita che avrebbero a disposizione un bacino quasi libero con una accessibilità sovra-comunale plurimodale (ferro-gomma) su un percorso diretto Roma-mare.

In tal senso la zona di Campoleone andrebbe integrata con la parte del territorio comunale interessata dai nuclei abitati presenti lungo via Casalazzara, via del Tufello, via Vallelata, separati dalla città dalle barriere della via Nettunense e dalla linea ferroviaria Roma – Nettuno, che sarebbe utilmente scavalcata dalla prevista strada di PRG di cui abbiamo detto a proposito della zona del centro urbano.

Anche in questo caso, come per Campo di Carne, la tipologia commerciale più adatta allo sviluppo è quella del centro polifunzionale di servizi e commercio, da porre nei nuclei abitati come occasione di riqualificazione del tessuto esistente e come possibile catalizzatore dell'immagine dei centri sparsi sul territorio.

Per le aree dell'ex Consorzio ASI, la strategia di integrazione del commercio con le attività produttive può essere analoga a quella delineata per le aree della zona 4 – Campo di Carne, con l'avvertenza in questo caso, della necessità di potenziare una efficiente rete di accessibilità locale avente il duplice scopo di garantire l'accesso ai servizi anche negli insediamenti residenziali esistenti e di evitare sovraccarichi della via Nettunense nel tratto delimitante il centro urbano. Le aree ed i volumi dimessi e dismissibili dell'area ferroviaria potrebbero essere rimessi in gioco proprio attraverso una ipotesi di riuso commerciale specialistico (fiera, centro servizi alle imprese). L'ipotesi va comunque verificata alla luce di uno studio di fattibilità che individui anche le forme e gli strumenti tecnico-giuridici per la realizzazione.

1.3 Individuazione delle zone da assoggettare a Piani di intervento commerciale

Allo stato attuale ed alla luce di quanto espresso dagli indirizzi programmatori delle Zone urbanistico-commerciali (ZUC), possono essere identificate alcune aree per le quali il ricorso al Piano di intervento commerciale (PIC) può già considerarsi necessario. Per questi Piani di intervento commerciale (PIC) possono anche formularsi alcune linee-guida da specificare in sede di approntamento dei bandi.

Alcuni Piani di intervento commerciale (PIC) riguardano aree unitarie:

- PIC Centro urbano
- PIC Consorzio ASI e Stazione FS
- PIC Campoleone
- PIC Città Pontina sud

Altri Piani di intervento commerciale (PIC) hanno il carattere di interventi coordinati sul territorio, da associare necessariamente ad interventi di riorganizzazione urbanistica, eventualmente mediante piani attuativi:

- PIC Nuclei rurali
- PIC Tempo libero Pontina sud
- PIC Nuclei industriali Nettunense.

Di seguito sono esposte alcune brevi note relative alle linee-guida.

PIC Centro urbano

Per il centro urbano consolidato vanno previsti interventi di riqualificazione del tessuto commerciale locale, che ne rafforzi l'immagine in relazione alle nuove realtà di commercio moderno nella zona a sud, prossima alla via Pontina. La riqualificazione dello spazio pubblico va coordinata con interventi sulla viabilità locale e con la riorganizzazione della sosta e del trasporto pubblico. Potranno essere previste incentivazioni alla specializzazione delle aree commerciali, all'insediamento di attività artigianali di servizio complementari al commercio, all'associazionismo di via, ecc., nell'ottica di un miglioramento complessivo dell'offerta commerciale e dell'ambiente in cui si colloca.

PIC Consorzio ASI e Stazione FS

Per le aree del Consorzio ASI e della staizone FS potrebbe essere utilmente ipotizzata una riconversione complessiva in polo fieristico, che sarebbe in grado di sfruttare l'alta accessibilità locale. Per una sua migliore integrazione con il resto del territorio comunale è da considerare strategica la realizzazione del sovrappasso viario della ferrovia e la riorganizzazione dell'area intorno ad un asse parallelo alla via Nettunense. Interessanti sinergie potrebbero essere trovate con strutture per la ricettività e la ristorazione, ed in queste aree potrebbero anche collocarsi le superfici specializzate per vendite di beni particolari (concessionarie auto, ecc.) e i punti vendita delle aziende florovivaistiche della zona.

PIC Campoleone

La realizzazione di un nodo di interscambio dovrebbe prevedere la realizzazione di una adeguata dotazione di attrezzature commerciali, caratterizzate da una nutrita presenza di pubblici esercizi, servizi di base (banca, farmacia, ecc.) e almeno un cityiper con orari di apertura prolungati.

PIC Città Pontina sud

Quest'area, coincidente con l'espansione residenziale a sud della SS 148, presenta la duplice esigenza di una dotazione di servizi commerciali di base e dell'integrazione con il limitrofo centro urbano, dal quale è separata dalla barriera della stessa SS 148. Va quì considerato prioritariamente il riuso di contenitori esistenti, dismessi o dismessibili, e il potenziamento dei collegamenti con il centro alternativi alla via Nettunense.

PIC Nuclei rurali

Per i nuclei rurali, molti dei quali abusivi e come tali recentemente perimetrati ai sensi della LR 28/1980, appare strategico puntare sull'effetto città indotto dalle piccole concentrazioni commerciali associate ai pubblici esercizi ed ai servizi di base ed alle aree pubbliche per il commercio ambulante. In questi casi, le aree per le attrezzature commerciali potranno essere previste in coincidenza con la predisposizione dei Piani di recupero.

PIC Tempo libero Pontina sud

Le aree industriali a ridosso della carreggiata sud della via Pontina manifestano già una embrionale connotazione di aree per lo svago. L'istituzione del nuovo parco Mottarelli rafforza questa tendenza alla specializzazione, che potrebbe essere utilmente accentuata. In questo caso, il PIC dovrebbe favorire l'associazione del commercio con le attività ricreative, eventualmente in forma di previsioni all'interno di un Progetto integrato locale in cui sia stimolata la localizzazione di attrezzature per lo spettacolo (discoteche, teatri, cinema, auditorium, aree attrezzate circensi, ecc.) e per la ricettività (alberghi, motel, ristoranti).

PIC Nuclei industriali Nettunense

Il PIC potrà prevedere una integrazione tra produzione e commercio più ampia possibile. La riorganizzazione dei nuclei industriali esistenti dovrà puntare sulla realizzazione di polarità commerciali integrate, nelle quali, oltre alle attività di vendita legate alle produzioni locali, trovino posto anche i servizi di base per le aree residenziali presenti. La presenza di edifici in corso di riconversione, la cui consistenza potrà essere verificata in fase di predisposizione del bando per il PIC, potrà consentire felici integrazioni con i tessuti esistenti.

1.4 La rete del commercio nel territorio del comune di Aprilia

Nel Comune di Aprilia, secondo i dati forniti dagli uffici competenti e di seguito riportati, sono presenti al 2001 un numero complessivo di:

- 608 esercizi di vicinato, per una superficie di 40.940 mq, (di cui 121 alimentari e 487 non alimentari);
- 43 medie strutture di vendita, per una superficie di 22.568 mq, (di cui 8 alimentari e 35 non alimentari);
- 5 grandi strutture di vendita per una superficie di 14.604 mq, (di cui 1 alimentare e 4 non alimentari)

Il numero degli addetti nel settore commerciale risulta distribuito in 1.150 addetti per gli esercizi di vicinato, 458 addetti per le medie strutture di vendita, 225 addetti per le grandi strutture di vendita.

Secondo i dati dell'ultimo censimento della popolazione, ancora non ufficiali, è possibile stimare che la popolazione del Comune di Aprilia risulta al 2001 pari a circa 60.374 unità. Dal rapporto tra il numero delle strutture commerciali presenti sul territorio e la popolazione è possibile verificare la capacità di offerta dell'intero sistema commerciale che risulta il seguente:

- per gli esercizi di vicinato il numero di abitanti/utenti è pari a 99 unità per ogni struttura di vendita;
- per le medie strutture di vendita il numero di abitanti/utenti è pari a 1404 unità per ogni struttura di vendita;
- per le grandi strutture di vendita il numero di abitanti/utenti è pari a 12074 unità per ogni struttura di vendita

Nella resto della regione, secondo i dati forniti dall'Osservatorio sul commercio, gli indici risultano molto più bassi (di 65 abitanti per gli esercizi di vicinato, di 1375 per le medie strutture di vendita). Questo significa che la struttura commerciale presente nel territorio del Comune di Aprilia non è satura, ma anzi ha possibilità di crescita e di espansione. In particolare questo processo di sviluppo potrà essere favorito dalla possibilità che Aprilia diventi polo attrattore all'interno dell'area metropolitana romana.

Un altro aspetto significativo che emerge dalla lettura dei dati sulla rete del commercio riguarda le caratteristiche distributive nell'ambito del territorio comunale, suddiviso nelle cinque zone urbanistico-commerciali con caratteristiche omogenee, ai fini della loro salvaguardia e sviluppo delle caratteristiche peculiari.
Il numero degli esercizi presente e così distribuito:

- zona 1, Centro urbano, 457 esercizi di vicinato, 31 medie strutture di vendita, 5 grandi strutture di vendita
- zona 2, Guardapasso, 14 esercizi di vicinato, 1 media struttura di vendita
- zona 3, Selciatella-Campoverde, 14 esercizi di vicinato, 1 media struttura di vendita
- zona 4, Campo di Carne, 45 esercizi di vicinato, 7 medie struttura di vendita
- zona 5, Fossignano-Campoleone, 48 esercizi di vicinato, 2 medie struttura di vendita.

La maggiore concentrazione di esercizi di vicinato, di medie e grandi strutture di vendita riguarda la zona del centro urbano e rappresenta oltre il 50% dell'intero sistema commerciale comunale. Fanno seguito le concentrazioni presenti nelle zone di Campo di Carne, definita infatti come l'altra metà della città, e di Fossignano-Campoleone, dove si concentra la capacità di polo atrrattore verso l'area metropolitana romana.
Le altre zone, quella di Guardapasso e di Selciatella-Campoverde, più scariche di concentrazione commerciale, di fatto costituiscono le aree a maggiore uso e vocazione agricola. Questi dati e le considerazioni che ne sono scaturite, sottolineano le caratteristiche peculiari di ciascun ambito territoriale e sostengono le ipotesi di specializzazione del territorio, alla base degli indirizzi generali e specifici forniti dal lavoro di adeguamento urbanistico-commerciale.

ZONE COMMERCIALI, SUPERFICI TERRITORIALI, ABITANTI - Anno 2001

Zona commerciale	Nome zona	Superficie territoriale kmq	Abitanti
	TUTTE	178	60.374
1	CENTRO URBANO	7	31.675
2	GUARDAPASSO	14	3.748
3	SELCIATELA-CAMPOVERDE	31	2.785
4	CAMPO DI CARNE	41	8.605
5	FOSSIGNANO-CAMPOLEONE	82	13.183
Indefinita		-	378
% Indefinita			1%

NUMERO DI ESERCIZI

Zona	Vicinato			Media			Grandi			Tutti					
	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	Vicinato	Medie	Grandi
Tutte	608	121	487	143	18	36	5	1	4	756	140	526	608	43	5
1	457	83	374	31	7	24	5	1	4	493	91	402	-	-	-
2	14	3	11	1	-	1	-	-	-	15	3	12	-	-	-
3	14	3	11	1	-	1	-	-	-	15	3	12	-	-	-
4	45	13	32	7	1	6	-	-	-	52	14	38	-	-	-
5	48	14	34	2	-	2	-	-	-	50	14	36	-	-	-

In %

Tutte	100	20	80	100	13	87	100	20	80	100	20	80	100	7	1
1	100	18	82	100	23	77	100	20	80	100	18	82	-	-	-
2	100	21	79	100		100				100	20	80	-	-	-
3	100	21	79	100	-	100	-			100	20	80	-	-	-
4	100	29	71	100	14	86				100	27	73	-	-	-
5	100	29	71	100	-	100	-			100	28	72	-	-	-

SUPERFICI COMMERCIALI

Zona	Vicinato			Media			Grandi			Tutti					
	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	Vicinato	Medie	Grandi
Tutte	40.940	5.495	35.445	22.568	7.144	15.424	14.604	995	13.609	78.112	13.634	64.478	40.949	22.568	14.604
1	30.270	3.670	26.600	17.472	6.164	11.308	14.604	995	13.609	62.346	10.829	51.517	-	-	-
2	707	145	562	260		260				967	145	822			
3	707	145	562	260	-	260	-	-	-	967	145	822	-	-	-
4	3.952	618	3.334	3.559	980	2.579				7.511	1.598	5.913			
5	3.467	645	2.822	687	-	687	-	-	-	4.154	645	3.509	-	-	-

In %

Tutte	100	13	87	100	32	68	100	7	93	100	17	83	52	29	19
1	100	12	88	100	35	65	100	7	93	100	17	83	-	-	-
2	100	21	79	100	-	100	-	-	-	100	15	85	-	-	-
3	100	21	79	100	-	100	-	-	-	100	15	85	-	-	-
4	100	16	84	100	28	72	-	-	-	100	21	79	-	-	-
5	100	19	81	100	-	100	-	-	-	100	16	84	-	-	-

NUMERO ADDETTI

Zona	Vicinato			Medie			Grandi			Tutti					
	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	tutti	alim	non alim	Vicinato	Medie	Grandi
Tutte	1.150	154	996	458	145	313	225	15	210	1.833	428	1.405	1.150	458	225
1	847	174	673	393	153	240	225	25	200	1.465	352	1.113	-	-	-
2	22	10	12	5		5				27	10	17			
3	46	7	39	8	-	8	-	-	-	54	7	47	-	-	-
4	106	24	82	35		35				141	24	117			
5	46	7	39	8	-	8	-	-	-	54	7	47	-	-	-

Tutte	100	13	87	100	32	68	100	7	93	100	23	77	63	25	12
1	100	21	79	100	39	61	100	11	89	100	24	76	-	-	-
2	100	45	55	100		100				100	37	63			
3	100	15	85	100	-	100	-	-	-	100	13	87	-	-	-
4	100	23	77	100		100				100	17	83			
5	100	15	85	100	-	100	-	-	-	100	13	87	-	-	-

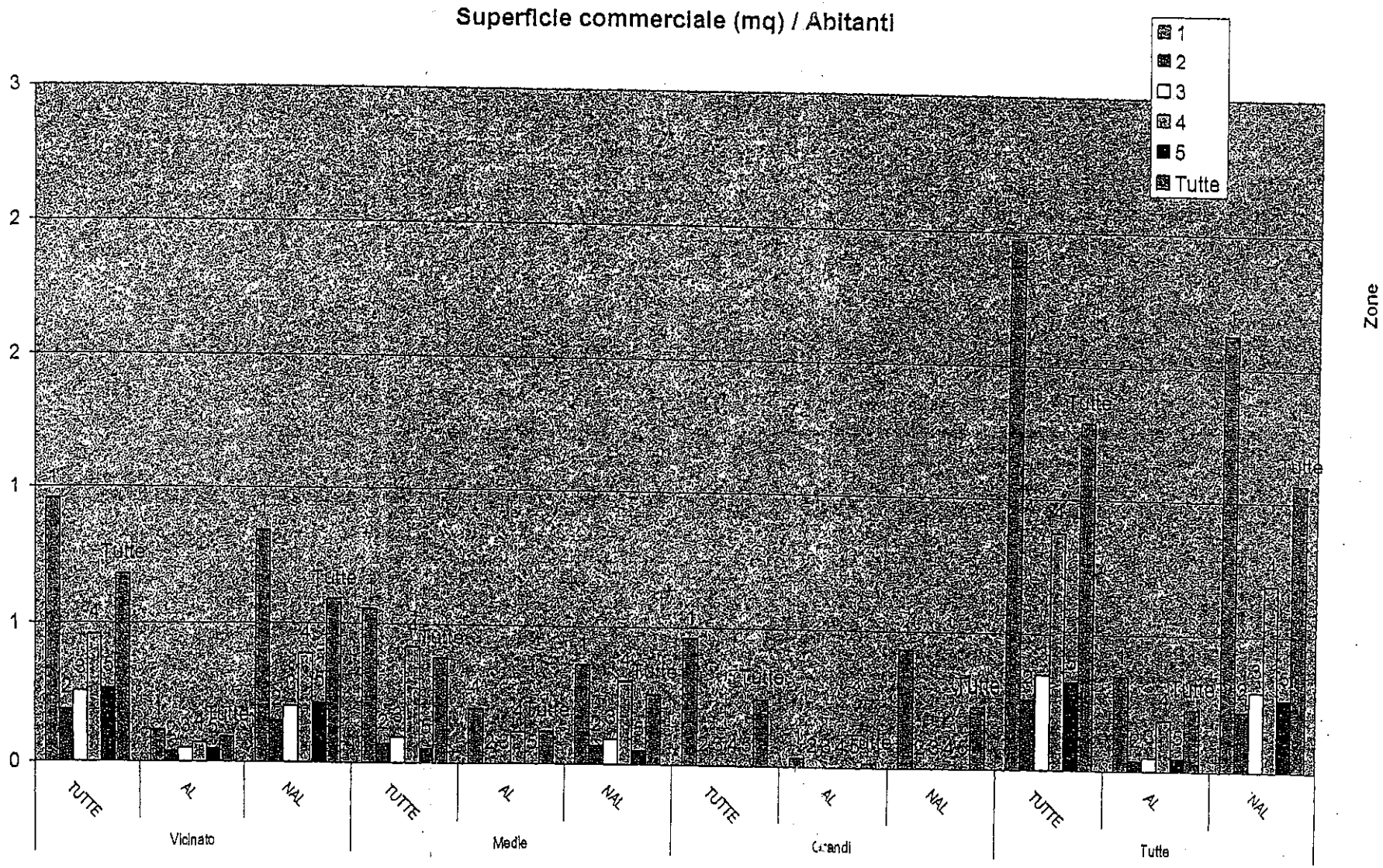
Indice 1: Rapporto tra Superficie commerciale (mq) e numero di abitanti - Anno 2001

L'indice è suddiviso:

- per classi di strutture (Vicinato, Medie, Grandi, Tutte)
- per sottoclassi (Alimentari (AL) e Non Alimentari (NAL))
- per zone (5 zone + tutto il territorio)

	Vicinato			Medie			Grandi			Tutte		
Zone	AL+NAL	AL	NAL	AL+NAL	AL	NAL	AL+NAL	AL	NAL	AL+NAL	AL	NAL
Tutte	0,68	0,09	0,59	0,37	0,12	0,26	0,24	0,02	0,23	1,29	0,23	1,07
1	0,96	0,12	0,84	0,55	0,19	0,36	0,46	0,03	0,43	1,97	0,34	1,63
2	0,19	0,04	0,15	0,07	-	0,07	-	-	-	0,26	0,04	0,22
3	0,25	0,05	0,20	0,09	-	0,09	-	-	-	0,35	0,05	0,30
4	0,46	0,07	0,39	0,41	0,11	0,30	-	-		0,87	0,19	0,69
5	0,26	0,05	0,21	0,05	-	0,05	-	-	-	0,32	0,05	0,27

Figura Indice 1



Indice 2: Rapporto tra numero di strutture e migliaia di abitanti – Anno 2001 (n. esercizi ogni 1.000 abitanti)

L'indice è suddiviso:
- per classi di strutture (Vicinato, Medie, Grandi, Tutte)
- per sottoclassi (Alimentari (AL) e Non Alimentari (NAL))
- per zone (5 zone + tutto il territorio)

	Vicinato			Medie			Grandi			Tutte		
Zone	AL+NAL	AL	NAL	AL+NAL	AL	NAL	AL+NAL	AL	NAL	AL+NAL	AL	NAL
Tutte	10,07	2,00	8,07	0,71	0,13	0,58	0,08	0,02	0,07	10,87	2,15	8,71
1	14,43	2,62	11,81	0,98	0,22	0,76	0,16	0,03	0,13	15,56	2,87	12,69
2	3,74	0,80	2,93	0,27	-	0,27	-	-	-	4,00	0,80	3,20
3	5,03	1,08	3,95	0,36	-	0,36	-	-	-	5,39	1,08	4,31
4	5,23	1,51	3,72	0,81	0,12	0,70	-	-	-	6,04	1,63	4,42
5	3,64	1,06	2,58	0,15	-	0,15	-	-	-	3,79	1,06	2,73