



GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

\*\*\*\*\*

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 29/05/2007

\*\*\*\*\*

ADDI' 29/05/2007 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, VIA CRISTOFORO COLOMBO 212 ROMA, SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE COSI' COMPOSTA:

MARRAZZO	Pietro	Presidente	MANDARELLI	Alessandra	Assessore
		Vice			
POMILI	Massimo	Presidente	MICHELANGELE	Mario	"
ASTORRE	Bruno	Assessore	NIERI	Luigi	"
BATTAGLIA	Augusto	"	RANUCCI	Raffaele	"
CIANI	Fabio	"	RODANO	Giulia	"
COSTA	Silvia	"	TIBALDI	Alessandra	"
DE ANGELIS	Francesco	"	VALENTINI	Daniela	"
DI STEFANO	Marco	"	ZARATTI	Filiberto	"
FICHERA	Daniele	"	"	"	"

ASSISTE IL SEGRETARIO: Domenico Antonio CUZZUPI

\*\*\*\*\* OMISSIS

ASSENTI: POMILI - COSTA - FICHERA - MICHELANGELE - RANUCCI - VALENTINI

DELIBERAZIONE N. 358

Oggetto:

Legge Regionale 16 luglio 1998, n. 30 - Approvazione delle linee guida del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica.



358 29 MAG. 2007 *lu*

**Oggetto: Legge Regionale 16 luglio 1998, n. 30 - Approvazione delle linee guida del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica.**

**LA GIUNTA REGIONALE**

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità

**VISTO** lo Statuto della Regione Lazio;

**VISTA** la Legge 28 Settembre 1939, n.1822;

**VISTO** il Decreto legislativo del 19 novembre 1997, n.422 di attuazione del comma 4 dell'art. 4 della Legge 15 marzo 1997 n. 59;

**VISTA** la legge regionale del 18 febbraio 2002, n. 6;

**VISTO** il "Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale del Lazio" del 6 settembre 2002, n. 1 e successive modifiche;

**VISTA** la legge regionale L.R. 16 Luglio 1998, n. 30 e successive modificazioni, concernente "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale";

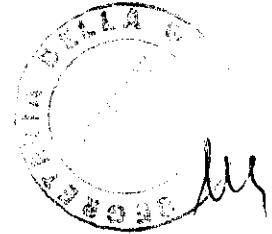
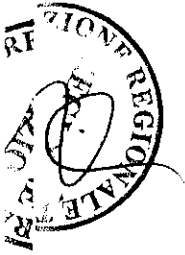
**VISTI** in particolare i seguenti articoli della citata l.r. n. 30/98, così come modificata:

- l'art. 11 che prevede che La Regione, in conformità agli obiettivi generali della programmazione socio-economica e territoriale regionale, adotta il PRT, inteso a realizzare l'integrazione dei vari modi di trasporto, configurando un sistema coordinato di trasporti funzionale alle previsioni di sviluppo socio-economico e di riequilibrio territoriale della regione;
- l'art. 12 che prevede che il PRT, nel rispetto dei criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità:
  - a) individua le azioni politico-amministrative della Regione nel settore dei trasporti nel breve e medio termine;
  - b) individua le infrastrutture da realizzare che interessano il settore;
  - c) individua, ai sensi dell'articolo 17, le unità di rete e la rete dei servizi minimi regionali;
  - d) individua le misure per assicurare l'integrazione tra i vari modi di trasporto, con l'obiettivo di decongestionare il traffico, ridurre i tempi di percorrenza e disinquinare l'ambiente;

**RICHIAMATA** la deliberazione di Giunta Regionale n.399 del 25 marzo 2005 con la quale è stato approvato lo studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale Trasporti

**PREMESSO CHE**

Per non disperdere né il patrimonio scientifico acquisito né le risorse spese nell'alternanza delle giunte politiche che hanno governato la Regione, l'Assessore regionale alla Mobilità,



358 29 MAG. 2007 *lu*

di nuova istituzione, ha ritenuto opportuno raccogliere in modo organico ed attraverso il coinvolgimento delle risorse tecniche interne alla struttura regionale, la messe di dati disponibili valorizzando il patrimonio di risorse umane e di informazioni tecnico-scientifiche già disponibili nel nuovo Assessorato creato dalla attuale Giunta Regionale.

Considerata la complessità di un intervento organico sulla mobilità del territorio, l'Assessorato non ha ritenuto sufficiente agire attraverso un Piano Regionale Trasporti (PRT), che ha l'esclusivo compito di soddisfare una domanda di mobilità formata su una crescita del territorio spontanea e non governata, ma ha inteso lavorare alla stesura di un piano che:

- individui prioritariamente l'assetto complessivo da dare alla mobilità regionale,
- definisca un sistema a rete in grado, già da ora, di soddisfare la domanda col minimo costo ma con un livello di servizio e "comfort" tale da spostare la mobilità dal mezzo

pubblico al mezzo privato PUBBLICO

- dia attuazione a tutte le iniziative programmate, finanziate e/o in corso,

Tale strumento è stato individuato nel Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), i cui contenuti sono sintetizzati nei 3 sistemi:

1. *Sistema ambientale* inteso come l'insieme dei vincoli a difesa del patrimonio storico monumentale, paesistico e naturalistico e di sviluppo sostenibile del territorio;
2. *Sistema insediativo* inteso come complesso di tutte le strutture che ospitano le funzioni e le attività a servizio della popolazione e la conseguente mobilità;
3. *Sistema relazionale* inteso come l'insieme delle infrastrutture della mobilità.

Considerato che le province del Lazio hanno vocazionalità molto chiare e che devono essere sviluppate coerentemente, il PRMTL :

- avrà come obiettivo il miglioramento del servizio offerto a parità di costi, ottimizzando mediante messa a rete, l'attuale sistema di trasporto costruendo una rete gerarchizzata dei vettori interconnessa con i nodi di scambio e con i punti terminali.

- analizzerà la attuale mobilità del territorio per individuarne il suo futuro assetto sul quale rimodulare la offerta di trasporto.

- confronterà la dinamica degli assetti ipotizzati, individuando in termini di costi/benefici gli elementi di base degli interventi da realizzare sia in termini di assetto del territorio che di infrastrutture di servizi di trasporto e di servizio offerto, calibrando gli interventi e realizzando una rete di trasporto adeguatamente strutturata sulla effettiva domanda che insorgerà nei vari momenti di attuazione dell'assetto obiettivo della mobilità territoriale.

- definirà lo scenario sostenibile oltre che sulla base della economicità anche e soprattutto in termini sociali anche con l'obiettivo di ridurre gli spostamenti casa lavoro sul territorio ad una durata inferiore all'ora.

**TENUTO CONTO** che la valorizzazione di una mobilità eco-sostenibile favorisce lo sviluppo della intermodalità di trasporto di persone apportando un notevole contributo all'abbattimento del tasso di inquinamento nonché la decongestione del traffico pubblico e privato.

**ATTESO** che con la legge regionale 26 marzo 2003, n. 9, è stata istituita "L'agenzia regionale per la mobilità (AREMOL)" che costituisce uno strumento per l'attuazione della programmazione e pianificazione del trasporto pubblico locale e per la costante analisi dell'evoluzione della mobilità regionale, delle reti di trasporto e loro infrastrutture, della qualità, del livello e della efficienza dei servizi erogati dalle aziende di trasporto, della sicurezza e dell'impatto del sistema dei trasporti su territorio ed ambiente;

**ACQUISITO** il parere della commissione consiliare permanente in materia di Trasporti

*espresso nella seduta del 08.05.2007; lu*



PRIVATO

*lu*



358 29 MAG. 2007 *ly*

All'unanimità

**DELIBERA**

che le premesse formano parte integrante della presente Deliberazione;

*ly*

~~Acquisito il parere della Commissione Consigliare competente in materia di Trasporti.~~

1. di approvare le linee guida per l'avvio del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica., allegato alla presente Delibera di cui è parte integrante e sostanziale;
2. di approvare l'avvio delle attività della fase attuativa del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica, sempre all'interno degli indirizzi espressi dalla Giunta Regionale, secondo le modalità di implementazione operative indicate nelle "linee guida" approvato con la presente Deliberazione.
3. di dare incarico al Direttore della Direzione Regionale Trasporti di sviluppare tutti i successivi adempimenti amministrativi conseguenti.

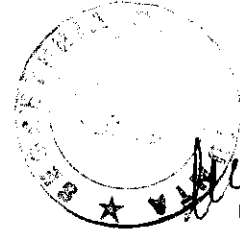
Avverso la presente deliberazione ai sensi della legge regionale 22 ottobre 1993, n. 57 è ammesso ricorso giurisdizionale al tribunale Amministrativo del Lazio nel termine di 60 giorni ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni decorrenti dalla data di pubblicazione della presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione (B.U.R.L)

Il presente provvedimento sarà pubblicato sul BURL.

IL PRESIDENTE: F.to Pietro MARRAZZO

IL SEGRETARIO: F.to Domenico Antonio CUZZUPI

29 MAG 2007



LINEE GUIDA DEL PIANO REGIONALE  
DELLA MOBILITÀ DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

INDICE

PREMESSA

1. INTRODUZIONE pag. 3

- 1.1. LE LINEE GUIDA
- 1.2. LA RIFORMA ISTITUZIONALE
- 1.3. IL TERRITORIO REGIONALE
- 1.4. L'AREA ROMANA

2. LINEE GUIDA pag. 10

PREMESSA

- 2.1. GLI OBIETTIVI
- 2.2. I CONTENUTI
- 2.3. I SOGGETTI ESISTENTI ED I RUOLI
- 2.4. LE AZIONI E GLI STRUMENTI
- 2.5. LE PROCEDURE APPROVATIVE

3. IL CONTESTO DI PIANO pag. 15

- 3.1. IL CONTESTO EUROPEO
- 3.2. IL CONTESTO NAZIONALE
- 3.3. IL CONTESTO REGIONALE

4. IL QUADRO NORMATIVO pag. 21

- 4.1. NORME VIGENTI PER IL TRASPORTO AEREO
- 4.2. IL QUADRO NORMATIVO NEL SETTORE DELLE MERCI

5. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE pag. 25

PREMESSA

- 5.1. SITUAZIONE ATTUALE
  - 5.1.1. I servizi Ferroviari
  - 5.1.2. La rete delle autolinee
- 5.2. LE CRITICITÀ
- 5.3. IL NUOVO SISTEMA INTEGRATO
- 5.4. NODI DI SCAMBIO E PARCHEGGI

6. LA RETE STRADALE pag. 31

- 6.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ
  - 6.1.1. Situazione attuale
  - 6.1.2. Le criticità della rete
- 6.2. PRIORITÀ DI INTERVENTO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE VIARIE

7. GLI AEROPORTI pag. 40

- 7.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ
- 7.2. PROPOSTA DI ASSETTO AEROPORTUALE REGIONALE
- 7.3. L'ASSETTO GESTIONALE

8. I PORTI ED IL TRASPORTO MARITTIMO pag. 45

- 8.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ
  - 8.1.1. I Terminali di trasporto
- 8.2. I COLLEGAMENTI MARITTIMI

*Il presente documento è  
composto di n. 64 pagine*



IL DIRIGENTE AREA 01

T.P.L. su Gomma  
(*Matteo Averardi*)

8.3. PROPOSTA DI ASSETTO PORTUALE REGIONALE

8.3.1. Il diportismo nautico

8.3.2. La metropolitana del mare

8.4. L'ASSETTO GESTIONALE

8.5. IL TRASPORTO DELLE MERCI

9. IL TRASPORTO DELLE MERCI ED IL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE pag. 54

PREMESSA

9.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ

9.1.1. GLI INTERPORTI

9.1.2. I TERMINALI INTERMODALI

9.1.3. GLI IMPIANTI DELL'AREA ROMANA

9.2. LO SCENARIO DI PIANO

9.3. LA LOGISTICA

10. LE RISORSE FINANZIARIE E LE PRIORITA' pag. 59

10.1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA

10.2. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AD IMPIANTI FISSI

10.3. TRASPORTO MERCI ED INFRASTRUTTURE PER L'INTERMODALITÀ

10.4. TRASPORTO AEREO REGIONALE

REGIONE LAZIO  
Assessorato alla Mobilità

LINEE GUIDA DEL PIANO REGIONALE  
DELLA MOBILITÀ DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

PREMESSA

Al fine di controllare lo sviluppo disordinato e spontaneo del territorio, le varie Amministrazioni che hanno governato la Regione Lazio, hanno più volte messo mano alla elaborazione di un PRT, affidando negli anni una serie di incarichi che hanno prodotto molteplici studi e documenti ma che non hanno ancora concluso il loro iter approvativo.

Per i motivi più disparati, questi studi non sono mai divenuti strumento di pianificazione del territorio regionale anche per la mancanza di sinergie con tutti gli altri soggetti che avrebbero dovuto partecipare alla concreta elaborazione del PRT.

Per non disperdere né il patrimonio scientifico acquisito né le risorse spese nell'alternanza delle giunte politiche che hanno governato la Regione, l'Assessore regionale alla mobilità, di nuova istituzione, ha ritenuto opportuno raccogliere in modo organico ed attraverso il coinvolgimento delle risorse tecniche interne alla struttura regionale, la messe di dati disponibili valorizzando il patrimonio di risorse umane e di informazioni tecnico-scientifiche già disponibili nel nuovo Assessorato creato dalla attuale Giunta Regionale guidata dal Presidente Marrazzo.

Considerata la complessità di un intervento organico sulla mobilità del territorio, l'Assessorato non ha ritenuto sufficiente agire attraverso un PRT, che ha l'esclusivo compito di soddisfare una domanda di mobilità formata su avvenuta spesso in misura spontanea e al di fuori di una corretta pianificazione, ma ha inteso lavorare alla stesura di un piano che:

- individui prioritariamente l'assetto complessivo da dare alla mobilità regionale,
- definisca un sistema a rete in grado, già da ora, di soddisfare la domanda col minimo costo ma con un livello di servizio e "comfort" tale da spostare la mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico,
- dia attuazione a tutte le iniziative programmate, finanziate e/o in corso, Tale strumento è stato individuato nel Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), i cui contenuti sono sintetizzati nei 3 sistemi:

1. Sistema ambientale inteso come l'insieme dei vincoli a difesa del patrimonio storico monumentale, paesistico e naturalistico e di sviluppo sostenibile del territorio;
2. Sistema insediativo inteso come complesso di tutte le strutture che ospitano le funzioni e le attività a servizio della popolazione e la conseguente mobilità;
3. Sistema relazionale inteso come l'insieme delle infrastrutture della mobilità.

Considerato che le province del Lazio hanno vocazionalità molto chiare e che devono essere sviluppate coerentemente, il PRMTL :

- avrà come obiettivo il miglioramento del servizio offerto a parità di costi, ottimizzando mediante messa a rete, l'attuale sistema di trasporto costruendo

una rete gerarchizzata dei vettori interconnessa con i nodi di scambio e con i punti terminali.

- analizzerà la attuale mobilità del territorio per individuarne il suo futuro assetto sul quale rimodulare la offerta di trasporto.
- confronterà la dinamica degli assetti ipotizzati, individuando in termini di costi/benefici il "break even point" da assumere come base degli interventi da realizzare sia in termini di assetto del territorio che di infrastrutture di servizi di trasporto e di servizio offerto, calibrando gli interventi e realizzando una rete di trasporto adeguatamente strutturata sulla effettiva domanda che insorgerà nei vari momenti di attuazione dell'assetto obiettivo della mobilità territoriale.
- definirà lo scenario sostenibile oltre che sulla base della economicità anche e soprattutto in termini sociali anche con l'obiettivo di ridurre gli spostamenti casa lavoro sul territorio ad una durata inferiore all'ora.

Nell'ambito della elaborazione del PRMTL, la Regione intende eseguire uno studio pilota sulla mobilità nella zona a nord di Roma compresa tra la Via Cassia ed il mare nel limite del territorio regionale a nord, dal quale dovrà scaturire l'assetto tendenziale dell'area e su cui ottimizzare la rete delle infrastrutture viarie e di trasporto in modo che il futuro assetto territoriale avvenga di pari passo con la dotazione infrastrutturale e dei servizi.

Pur ritenendo l'argomento più pertinente alla mobilità nelle aree urbane si vuole qui accennare anche alla mobilità ciclabile che in seguito alla introduzione dei nuovi mezzi con "pedalata assistita" sembra aver aperto nuovi scenari e nuova utenza a detto veicolo.

La valorizzazione di una mobilità eco-sostenibile favorisce lo sviluppo della intermodalità di trasporto di persone apportando un notevole contributo all'abbattimento del tasso di inquinamento nonché la decongestione del traffico pubblico e privato.

Provvedimenti atti a favorire la diffusione dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto eco-compatibile e lo sviluppo, specie nelle aree urbane, di una rete di mobilità lenta dovranno avere sempre più piena dignità nella pianificazione trasportistica.

Si procederà quindi alla realizzazione di una rete ciclabile integrata sul territorio Regionale da pensare e realizzare oltre che in funzione dei programmi di valorizzazione ambientale (collegamenti tra località turistiche di particolare interesse paesaggistico, parchi ed aree sensibili, completamenti di tratti ciclo-pedonali) anche tenendo conto dell'accessibilità di tale rete ai sistemi di trasporto ferrati e gommati.

L'utilizzo oramai sempre più diffuso delle biciclette condotte a mano sui mezzi di trasporto urbani ed extra urbani, richiede all'interno della pianificazione della mobilità e dei trasporti un'attenta analisi dello sviluppo dei percorsi ciclabili in funzione dell'accessibilità ai mezzi di trasporto stessi e attraverso l'individuazione di adeguate aree di scambio modale.

In sostanza quindi verrà realizzata una rete ciclabile integrata rispetto all'attuale tessuto della rete infrastrutturale su ferro, sia quella a livello Regionale nonché quella esistente nell'area metropolitana romana, e sulla base dei nodi di scambio attuali ed in programma nell'intero territorio Regionale.

La rete ciclabile delineata secondo questi principi, sarà una rete al servizio del cittadino, rispettosa dell'ambiente, integrata nel territorio e per quanto possibile con le varie modalità di trasporto dell'intera Regione Lazio.



## 1. INTRODUZIONE

### 1.1. LE LINEE GUIDA

Le linee guida, sono la innervatura di uno strumento forte di programmazione territoriale che nel più vasto ambito dell'assetto della mobilità: regionale, interregionale, nazionale ed internazionale:

- sviluppi le vocazionalità del territorio laziale salvaguardando sia il patrimonio storico-archeologico- architettonico, culturale, sia le qualità ambientali e le risorse naturali;
- garantisca una crescita socio-economica complessivamente sostenibile; oltre ad individuare un quadro organico ed esaustivo della mobilità, dei trasporti e della logistica sul territorio regionale:
- indicando, nell'ambito di possibili alternative, un primo quadro sintetico degli obiettivi da raggiungere,
- individuando le opere "invarianti" da eseguire con priorità sulla base delle risorse disponibili.

Le linee guida per le merci, al fine di accrescere il vantaggio ambientale derivante al territorio dalla delocalizzazione delle produzioni, dovranno individuare un adeguato sistema di servizi logistici ed una rete di interporti e centri intermodali:

- diverranno motori di sviluppo di vaste aree regionali evitando che una crescita spontanea del sistema distributivo generi distorsioni e congestione.
- costituiranno la risposta vincente al declino industriale che ha portato all'impoverimento dei territori esclusi dal processo produttivo.


Le linee guida per il trasporto delle merci indicano poi la necessità per la Regione di dotarsi di strumenti di programmazione e pianificazione delle infrastrutture di trasporto intermodali e logistiche.

Il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica terrà conto, infine, nella sua stesura, di tutte le elaborazioni effettuate dalla Giunta che hanno attinenza con la mobilità ( es. piano di risanamento dell'aria, piano di difesa e di conservazione delle coste etc.).

Constatato infine che le problematiche del territorio e le modalità di approccio, sono armoniche a livello mondiale, è dovere delle forze politiche non "fare sconti" ma collocarsi a tavoli internazionali per individuare in modo coerente le scelte più adeguate per non perdere la opportunità di dare alla regione ed al paese quel ruolo "leader" che gli è dovuto per il possesso del 70% del patrimonio culturale dell'umanità censito dall'UNESCO.

A tal fine l'Assessorato alla mobilità della Regione Lazio valutata l'importanza dell'incontro internazionale come:

- veicolo culturale per diffondere nel mondo la conoscenza del patrimonio storico nazionale,
  - fondamentale momento di incontro scientifico e di raccordo per la individuazione di metodologie comuni verso l'approccio alla salvaguardia e contestuale fruibilità del patrimonio culturale dell'umanità, partecipa al progetto europeo "Coronas Metropolitanas" i cui risultati verranno utilizzati per bandire un concorso internazionale per idee volto alla valorizzazione delle risorse del settore regionale nord delimitato a destra dalla Via Cassia ed a sinistra dal mare Tirreno;
- ha promosso, come capofila, il progetto europeo " Emissioni zero" che riguarda le linee di assetto dell'area ad est e sud di Roma (dai castelli romani fino al comune di Fiumicino) e che una volta completato permetterà di bandire un ulteriore concorso internazionale per valorizzare su direttrici specifiche il territorio anche in termini di aumento della qualità ambientale riducendo le emissioni inquinanti.



I beni e le attività culturali possono diventare elemento di sviluppo e di crescita della competitività territoriale dei nostri territori. In linea con quanto espresso nel DPEFR 2006-2008, nel Documento Strategico Preliminare Nazionale la Regione Lazio dovrà procedere con maggiore determinazione sulla strada accrescere l'integrazione turistico ambientale e culturale, anche attraverso l'identificazione di grandi attrattori culturali presenti nelle province in grado di accrescerne l'attrattività, di valorizzarne la storia e l'identità, di aumentarne la conoscenza nel mondo e di sviluppare quindi il turismo culturale.

Già nella legge 40/99, la normativa sulle aree integrate poneva, all'art. 5, il sistema di mobilità tra gli strumenti da promuovere per concorrere all'obiettivo del rilancio della competitività dei territori individuati come aree in cui la presenza di beni culturali consente una maggiore crescita e un più forte sviluppo.

Negli ultimi anni la cultura, la produzione cinematografica e audiovisiva, la valorizzazione dei beni culturali hanno accresciuto la loro importanza e il loro ruolo nello sviluppo dei territori. Di conseguenza diviene ancora più importante considerare nelle linee guida per il piano dei trasporti e nella elaborazione degli atti conseguenti, la raggiungibilità e la fruibilità dei beni culturali di maggiore pregio da ricercare anche attraverso un aumento della messa a conoscenza della rete da parte degli organismi pubblici con conseguente migliore fruibilità da parte degli utenti, il sostegno da parte del sistema dei trasporti alla produzione e alla attività culturale, come criteri di riferimento nella elaborazione delle scelte nel comparto.


#### 1.2. LA RIFORMA ISTITUZIONALE

Alla luce della riforma amministrativa avviata e di quella Costituzionale, il ruolo della Regione è sempre più quello di indirizzo strategico, di promozione e di coordinamento delle funzioni e delle competenze attribuite agli Enti Locali.

I contenuti delle Linee Guida sono conseguentemente improntati:

- alla definizione delle linee di indirizzo della politica regionale,
- a promuovere le condizioni per la loro attuazione,
- al coinvolgimento in un processo di "governance" di tutti i soggetti pubblici e privati.

Le Linee guida tengono anche conto, col progredire della coesione e dell'estensione europea, della necessità di garantire sia la accessibilità, sia la competitività sia l'integrazione della Regione Lazio in ambito nazionale ed europeo.



Il rapido evolversi della mobilità sia in termini "qualitativi che quantitativi" impone una complessa offerta di trasporto più efficiente dal punto di vista economico, sociale ed ambientale e le nuove tecnologie ICT sono lo strumento più efficace per il raggiungimento dell'obiettivo.

Le nuove competenze attribuite alle Regioni dalle riforme istituzionali, costituiscono occasione di semplificazione normativa e procedurale oltre che ulteriore apertura del settore al mercato.

In questo quadro si impone:

- la centralità della correlazione tra crescita dell'economia e aumento della mobilità senza limitare la domanda di trasporto di persone e merci.
- un cambiamento dei contenuti e dei metodi di programmazione attraverso un PRMTL che inquadri il problema dal punto di vista del:
  - potenziamento delle reti regionali al fine di incrementare la accessibilità alla regione sia a livello interregionale che nazionale,
  - raggiungimento di una mobilità più efficiente dal punto di vista sociale, economico e ambientale,
  - messa in atto di opportuni interventi sia per la mobilità urbana che extraurbana,
  - incentivazione all'uso dei sistemi di mobilità collettiva,
  - trasferimento verso la modalità ferroviaria del trasporto di persone e merci,
  - sviluppo delle misure necessarie ad incentivare l'intermodalità,
  - utilizzo delle risorse tecnologiche disponibili che oltre alla mobilità delle persone incrementi l'adozione di sistemi di sicurezza e controllo del sistema della mobilità delle merci anche attraverso l'uso di apparati intelligenti,
  - avvio di politiche di internazionalizzazione dei costi sociali ed ambientali.

Facendo diretto riferimento alle normative europee, l'efficacia con la quale verranno attuate queste misure dipenderà da:

- definizione del nuovo quadro normativo che regolerà competenze e procedure dell'azione amministrativa,
- sviluppo dei rapporti di partnership con l'iniziativa privata

### 1.3. IL TERRITORIO REGIONALE

Al 1996 risultano nella Regione Lazio 2,4 milioni di spostamenti giornalieri di cui Roma con 1.800.000 ( di cui il 62% per lavoro ed il 38% per studio) è largamente dominante rispetto a:

- Latina con circa 97.000
  - Frosinone con circa 94.000
  - Viterbo con circa 46.000
  - Rieti con circa 24.000
- ed analogamente per spostamenti attratti.

La mobilità dominante è quella intra-comunale; gli spostamenti extra-provinciali dominanti riguardano le province di Latina e Frosinone che , guarda caso, sono le due dotate di infrastruttura ferroviaria importante ed in diretta connessione con Roma.

Le ripartizioni modali degli spostamenti sistematici, non prendendo in considerazione gli spostamenti a piedi, indicano al 1996 che:

- gli spostamenti con mezzo privato individuale ( auto,moto, ciclo) rappresentano nella regione Lazio 1.350.000 spostamenti giorno,
- gli spostamenti su mezzi collettivi (treni, tram, metropolitane,filobus autobus ecc) ammontano a circa 600.000.

La ripartizione modale è sostanzialmente equivalente per tutte le Province eccetto la provincia di Roma dove il mezzo pubblico è utilizzato dal 28% della popolazione mentre il mezzo privato dal 54,6% ( il residuo è traffico a piedi).



Per il Comune di Roma si stimano circa 4 milioni di spostamenti giorno di cui 650.000 nell'ora di punta effettuati col mezzo privato per il 65%, con mezzo pubblico per il 28% , ed il 7% a piedi.

Per la mobilità extra regionale si stimano circa 180.000 spostamenti giorno di cui:

- 42.000 con la Campania,
  - 27.000 con la Toscana,
  - 25.000 con le Marche,
  - 22.000 con l' Abruzzo,
- questi spostamenti avvengono:

- per il 75% col veicolo privato,
- per il 13,5% con il treno,
- per il 7% con gli autobus.

Il modello della mobilità laziale si configura come un sistema unitario strutturato attraverso:

- un nucleo centrale costituito dall'area romana articolata nella città metropolitana vera e propria e nel restante territorio provinciale;
- due aree a nord e a nord-est (province di Viterbo e di Rieti) caratterizzate dalla presenza di notevoli valori paesistici e naturalistici e da una popolazione piuttosto modesta;
- due aree a sud e sud-est (province di Latina e di Frosinone) con forti strutture insediative caratterizzate da un discreto sviluppo industriale e da un più accentuato sviluppo demografico.

E' incontrovertibile che nel Lazio, in termini di mobilità, qualunque intervento infrastrutturale deve essere verificato alla luce dello sviluppo di attività sul territorio in grado di ridurre la attrazione di Roma.

La CO.TRA.L. gestisce il trasporto pubblico extraurbano su gomma con:

- servizi provinciali con itinerario all'interno di una stessa provincia e capilinea di partenza e di arrivo appartenenti allo stesso territorio provinciale;
- linee regionali (o extraprovinciali ), il cui itinerario si estende tra due o più Province, con capolinea di partenza appartenente ad un territorio provinciale diverso da quello di arrivo;
- servizi interregionali e di gran turismo.

Nell'anno 2000 sono stati offerti nell'intero territorio regionale circa 80 milioni di veic.km, articolati incirca 6,4 miliardi di posti.Km.

I viaggiatori trasportati nell'anno 2000 sono stati circa 103,3 milioni dei quali 36,1 con biglietto e 67,2 con abbonamento, con un aumento, rispetto all'anno precedente, di circa 7,3 milioni.

La maggior parte delle linee extra provinciali sono dirette nel Comune di Roma, le restanti linee servono per lo più territori provinciali contigui; non esistono, in effetti delle linee che servono il collegamento diretto tra la provincia di Rieti o di Viterbo e la provincia di Latina o Frosinone.

*Offerta di servizi di trasporto pubblico locale provinciali e regionali per provincia in servizio nell'anno 2000*

<b>n° corse annuali effettuate</b>	<b>2.609.579</b>
<b>Veic.km annuali</b>	<b>79.602.956</b>
<b>Veic.km Annuali/abit.</b>	<b>15,61</b>
<b>Pax*km trasportati giornalieri</b>	<b>103.300.000</b>

*Fonte: Co. Tra.L. 2000*

Sul totale delle linee che vengono esercite nel giorno feriale medio, circa 8.600 corse sono distribuite sull'intero territorio regionale.

La maggior parte delle corse sono addensate nei pressi dei capoluoghi di provincia (principali poli generatori / attrattori di spostamenti).

N.B. - nella fase di redazione del PRMTL verranno utilizzati dati statistici aggiornati anche utilizzando, per il reperimento dei dati riguardanti la mobilità e il movimento delle merci, la collaborazione con le università del territorio.

#### 1.4. L'AREA ROMANA

L'Area romana nella quale sono di gran lunga concentrati gli spostamenti origine e destinazione della nostra regione, necessita di una razionalizzazione nella quale sia la rete delle infrastrutture, che l'offerta di trasporto collettivo devono attenersi. In questo senso la risposta sicuramente articolata, non deve ricercarsi obbligatoriamente nella realizzazione di una nuova viabilità, ma concentrarsi in un modello di assetto del territorio che progressivamente da romanocentrico divenga diffuso.

Per esaltare le enormi potenzialità del Comune di Roma e per esaltarne le sue enormi potenzialità non si deve sottovalutare l'importanza di portare sul territorio i servizi ed il terziario creando nuovi posti di lavoro ed invertendo il flusso dei pendolari (obiettivo favorito anche dalla informatizzazione del territorio e dallo sviluppo del tele-lavoro).

La dimensione abnorme dei flussi di traffico da e per Roma rende il sistema delle infrastrutture di trasporto fortemente limitato e di basse prestazioni per la condizione di mobilità attuale, anche per una non efficiente integrazione tra Rete RFI, linee metropolitane e Trasporto pubblico.

Le forme di pendolarismo giornaliero e settimanale su distanze medio-lunghe sono un fenomeno particolarmente evidente nelle macro aree urbane e sono, in gran parte, effetto delle scelte di localizzazione delle espansioni residenziali di "corona" prive di una correlata politica di miglioramento della mobilità e dell'adeguamento delle infrastrutture esistenti.

Ridotto il pendolarismo automaticamente si alleggeriranno le problematiche connesse con la congestione urbana e questo potrebbe avvenire senza l'utilizzo di ulteriori risorse perché l'area romana risulterebbe in una prima analisi sufficientemente infrastrutturata.

Non è pensabile che il pendolarismo su Roma e sui centri urbani maggiori continui a crescere e sarebbe insostenibile pensare ad un aumento del servizio di trasporto per far fronte a detta esigenza.

Bisogna approcciare l'attività di riequilibrio del territorio regionale con le seguenti convinzioni:

- la necessità inderogabile di aumentare il potere di attrazione del territorio regionale,
- lo sviluppo delle attività in accordo con la vocazionalità del territorio,
- la messa in campo tutte le possibili azioni necessarie a creare nuovi posti di lavoro sul territorio quantizzandone i risultati,
- la messa a fuoco di tutte le iniziative necessarie ad ottimizzare la rete delle infrastrutture e dei servizi di trasporto esistenti integrando i vari vettori attualmente in uso per limitare al massimo gli investimenti.

2. - LE LINEE GUIDA  
PREMESSA

Le linee guida:

- indicano il percorso da seguire nella stesura del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL),
- tengono conto di quanto previsto dalla programmazione regionale, nazionale ed europea per il settore dei trasporti e delle infrastrutture
- si sostanziano in quattro concetti sintetici:



Di questi 4 concetti chiave nella definizione dell'assetto trasportistico proposto, i primi tre derivano da una naturale evoluzione di un sistema di trasporti sviluppatosi attraverso una specializzazione delle funzioni già insite nel vettore specifico (la capacità di trasporto di un treno è almeno 20 volte superiore a quella di un autobus); il quarto è un concetto del tutto innovativo che origina dai corridoi plurimodali già inseriti nel PGT e che si è evoluto in una struttura per la mobilità finalizzata non solo al collegamento tra punti terminali, ma all'innervatura complessiva del territorio regionale sia nelle relazioni interne dell'area del corridoio, sia con le aree esterne.

I corridoi intermodali infrastrutturati interloquiscono sia con le aree adiacenti che con le aree esterne e favoriscono lo sviluppo di un territorio urbanizzato con insediamenti residenziali, produttivi e commerciali senza creare nuova domanda di mobilità.

### 2.1. GLI OBIETTIVI PRICIPALI

Le Linee Guida individuano:

- gli investimenti in corso e/o programmati confermati come necessari,
- le azioni di breve che riguardano il potenziamento dei servizi e l'assetto gestionale,
- i soggetti, i ruoli, le azioni da mettere in campo per predisporre uno strumento complesso di programmazione come il PRMTL che ha come obiettivi principali:
  - l'assetto del territorio, l'ottimizzazione della mobilità sul territorio delle persone e delle merci riequilibrando le funzioni del territorio urbano, extraurbano e provinciale
  - l'assetto trasportistico con un sistema gerarchizzato e messo a rete
  - il sistema finanziario

a. l'assetto del territorio:

- individua le vocazionalità delle aree e le loro risorse evidenziandone le problematiche connesse con il loro sviluppo,
- individua la struttura e la densità abitativa dell'area;
- risponde agli obiettivi fondamentali della coesione economica e sociale nazionale anche in termini di sviluppo sostenibile,

b. l'assetto trasportistico:

- inquadra la mobilità regionale in termini di domanda ed offerta di servizi di trasporto per persone e merci,

- determina la capacità e le potenzialità delle infrastrutture presenti sul territorio,
- migliora la qualità del servizio attraverso lo sviluppo di sistemi di trasporto integrati e competitivi, basati su tecnologie avanzate, compatibili con l'ambiente e la sicurezza,
- individua i vettori ed i servizi di trasporto, in termini di capacità e di "comfort" tali da trasferire l'utenza dal mezzo privato al mezzo pubblico.

#### c. il sistema finanziario

- individua la dinamica della crescita e dei costi della mobilità (soprattutto nell'attuale continuo incremento dei costi del carburante);
- indica il modo per creare strutture accessorie di servizi in grado di massimizzare i ritorni dell'investimento, anche in aree di sviluppo produttivo e terziario, senza creare aggiuntiva domanda di mobilità; (La strada non più intesa come nastro avulso dal territorio e destinata al solo collegamento tra due centri ma come infrastruttura a supporto di attività produttive ubicate al contorno).
- valorizza la finanza di progetto sia per il finanziamento che per la gestione del sistema dei trasporti;
- garantisce l'accesso ai finanziamenti nazionali ed internazionali (CEE) nell'ambito dei programmi riguardanti le reti Europee. (Corridoio plurimodale Roma-Latina).


## 2.2. I CONTENUTI

Le Linee Guida individuano i contenuti delle attività che dovranno essere sviluppate nel PRMTL definendone gli indirizzi finalizzati all'obiettivo generale del futuro assetto di Piano e che vengono sintetizzati in questo paragrafo per essere ripresi ed ampliati nei successivi paragrafi specifici.

- La rete stradale cui affidare il ruolo di connettore puntuale del territorio in condizioni di sicurezza per l'utente pubblico e privato;
- la rete ferroviaria cui è affidato il trasporto regionale creando una rete integrata del ferro basata su linee veloci radiali e nel centro urbano del comune di Roma collegate dalle linee metropolitane;
- il trasporto su gomma cui è affidato il TPL ma con prevalente funzione di adduttore alle linee Ferroviarie, oltre a svolgere un servizio di trasporto nelle aree a bassa congestione urbana in modo da mantenere elevata la velocità commerciale e ridurre costi ed inquinamento;
- i nodi di scambio per permettere la intermodalità dei vettori con priorità all'integrazione Gomma-rotaia, aumentandone l'attrazione dell'utenza con dotazioni di servizi quali attrezzature commerciali e terziarie oltre che parcheggi per la sosta dei veicoli privati e per l'attestamento del trasporto su gomma;
- i corridoi intermodali infrastrutturati cui affidare l'innervatura della mobilità nello sviluppo del territorio senza creare nuova domanda di trasporto;
- i progetti integrati di ambito territoriale cui affidare il riequilibrio della mobilità del territorio con l'inversione del pendolarismo da attuarsi attraverso la delocalizzazione di funzioni non strettamente connesse con le aree ad alta concentrazione urbana e da realizzare di concerto con gli EE.LL. attraverso la definizione di programmi di intervento e protocolli di intesa;
- la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) cui è affidato il compito di valutare la efficacia delle risposte adottate dal Piano e mirate a ridurre gli impatti riconducendoli alle condizioni di sostenibilità ambientale.
- L'Osservatorio Regionale della mobilità (da realizzare) cui affidare il monitoraggio e la valutazione delle politiche dei trasporti adottate ed i risultati raggiunti.

## 2.3. - I SOGGETTI E I RUOLI ESISTENTI

Per raggiungere gli obiettivi è necessaria una completa riorganizzazione del sistema dei trasporti, del suo esercizio, e della struttura gestionale che si concretizza con la creazione di nuovi soggetti con nuove competenze e che si interfaccino con la realtà territoriale.



- La Regione Lazio è il soggetto attivo prevalente sulla base del nuovo ruolo affidatole dal decentramento amministrativo richiesto dal Titolo V° della Costituzione Italiana;

per adeguarsi agli adempimenti previsti dalla nuova Normativa Europea in termini di trasporto e che impongono la separazione tra proprietà e gestione delle reti di trasporto.

Per garantire all'utenza una gestione in sicurezza delle reti dotandole di tutti gli strumenti necessari a gestire il controllo del sistema terra-treno

E' evidente il ritardo della Regione Lazio e la urgenza di procedere alla costituzione della nuova struttura societaria che separi la proprietà delle infrastrutture di trasporto dalla loro gestione e che curi la sicurezza della rete.

Quanto sopra oltre ad essere dovuto è già stato messo in atto dal Comune di Roma e da Ferrovie dello Stato Holding che ha costituito tre società di scopo:

- R.F.I S.p.A. per il patrimonio e la rete: binari, linee aeree ed impianti fissi;
- TRENITALIA S.p.A per la proprietà dei treni e della relativa gestione del servizio;
- Ferrovie R.E. (ferrovie real estate) per la valorizzazione e dismissione del patrimonio non funzionale all'attività della Holding.

A.RE.MO.L.

La regione Lazio si è dotata di uno strumento tecnico cui affidare gli studi e le attività tecniche riguardanti la mobilità nel territorio Laziale; A.RE.MO.L. (Azienda Regionale per la Mobilità Laziale ) dotata di un capitale finanziario per svolgere la propria attività e che viene rimodulato annualmente sulla base delle commesse affidate dalla Regione. All'Aremol verrà delegata una funzione regolatoria del servizio di TPL operando in accordo con il proprio statuto integrandosi con l'attività di ATAC/STA a livello commerciale

R.F.I.

R.F.I. è l'azienda di scopo delle FF.S. proprietaria anche della rete ferroviaria nazionale e laziale. E' il soggetto con cui si interfacerà la Co.Tra.L. sia per l'acquisto delle tracce orarie necessarie allo svolgimento del servizio di trasporto regionale sia per ridefinire l'assetto proprietario delle ferrovie regionali non connesse alla rete nazionale.

CO.TRA.L

CO.TRA.L. Spa, Società di scopo che gestisce il TPL regionale, è di proprietà della Regione Lazio per il 69% e delle altre province per il 31%.

La gestione è regolata da un Contratto di Servizio che viene rinnovato annualmente.

Si ritiene che CO.TRA.L. non potrà continuare ad operare con la attuale configurazione e dovrà procedere per legge alla separazione tra CO.TRA.L. proprietaria di autobus e beni strumentali e CO.TRA.L. gestore di TPL.


A.STRA.L.

E' la Azienda Regionale proprietaria delle strade laziali sulle quali esegue interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

TRENITALIA

TRENITALIA è la società di scopo delle FF.S. proprietaria del materiale rotabile che circola attualmente sulla rete ferroviaria di proprietà R.F.I..

La Regione deciderà l'affidamento della gestione del servizio sulle tracce acquistate da R.F.I o attraverso gara pubblica o mediante una proroga dell'attuale contratto di servizio con Trenitalia opportunamente rinegoziato.



MET.RO.

E' la Società del Comune di Roma che esercisce le linee metropolitane romane "A" e "B" oltre alle tre ferrovie concesse oggi di proprietà regionale (Roma - Lido di Ostia, Roma- Viterbo e Roma Pantano) in base ad un Contratto di Servizio che dovrà o essere rinnovato o posto a gara pubblica.

Nella stesura del PRMTL si valuterà la possibilità e la convenienza di costituire una nuova società che si interfacci con Trenolazio e di Met.Ro..

ARCEA LAZIO

Società per azioni controllata al 51% dalla Regione Lazio e con il 49% di soci privati ha per oggetto la progettazione delle infrastrutture autostradali di interesse regionale.

Gli operatori pubblici e privati

In un organigramma di attori con le relative competenze, si sono individuati i seguenti soggetti:

- Commissioni trasporti Camera e Senato;
- Assessorati ai trasporti ed alla programmazione regionale, provinciale, comunale;
- Proprietari e gestori di segmenti fissi e/o mobili del sistema della mobilità, che operano con le singole competenze nella gestione dei servizi e che contribuiscono alla realizzazione delle infrastrutture di mobilità;
- il Demanio Regionale relativamente al materiale mobile ed agli impianti fissi delle "ferrovie concesse", proprietari e/o gestori di infrastrutture di trasporto fisse (strade, parcheggi, porti, aeroporti, stazioni ferroviarie ecc.);
- Proprietari e/o gestori e/o costruttori di mezzi e/o sistemi di trasporto (auto, tram, metro, treni, navi, aerei);
- programmatori dell'uso del territorio e della sua mobilità;
- strutture bancarie, finanziarie, imprese private;
- strutture amministrativo-legali per la ricerca dei finanziamenti anche internazionali e l'uso di strumenti finanziari (emissione di BOT);
- rappresentanze sindacali.

#### 2.4. - LE AZIONI E GLI STRUMENTI

Le azioni sono regolate dalle Leggi e normative vigenti a livello europeo, nazionale e regionale.

Attori che partecipano in modo attivo alla realizzazione di infrastrutture di trasporto sono:

Promotori e Project financing

Si intende per promotori le imprese nazionali ed internazionali che costruiscono materiale rotabile e che partecipano ai bandi di gara per le forniture.

In molti casi assumono il ruolo di promotori finanziando la realizzazione dell'opera "chiavi in mano" con programmi B.O.T. (Build, operate, transfer ): realizzano chiavi in mano e gestiscono per un certo numero di anni l'infrastruttura di trasporto realizzata per poi cederla al Committente con un contratto di tipo "lease back".

Banche e strutture finanziarie

I soggetti preposti alla realizzazione di queste infrastrutture territoriali, anche per il loro elevato costo, accresciuto nel nostro territorio sia dall'orografia e dal substrato archeologico, dovranno avvalersi della finanza di progetto coinvolgendo anche gli Istituti Finanziari nella realizzazione di queste infrastrutture.

Gli strumenti innovativi - La rete telematica

Attività fondamentale per la ottimizzazione della gestione del movimento di persone e merci è la logistica intesa come l'insieme delle attività fisiche,

gestionali ed organizzative volte a regolare in maniera ottimale i flussi fisici di persone e merci ed i flussi informativi; (per le merci, dalla fase di approvvigionamento alla fase di confezionamento e stoccaggio, fino alla fase di trasporto e di distribuzione dei prodotti finiti sui mercati finali).

La Regione Lazio ricopre un ruolo di snodo per tutta l'area mediterranea e quindi è fondamentale che essa sia collocata in un sistema logistico internazionale affinché possa svolgere il ruolo strategico che ricopre.

## 2.5. LE PROCEDURE APPROVATIVE

La riforma Costituzionale e quella amministrativa avviata hanno individuato i ruoli dei tre livelli istituzionali:

Amministrativo ai Comuni,

Programmatico e sussidiario alle Province

Legislativo, di indirizzo strategico e sussidiario alle Regioni.

Il PRMTL deve contribuire a sviluppare questa nuova realtà sia dal punto di vista dei contenuti che delle procedure avviando una attività di promozione e coordinamento con gli EE.LL

Il PRMTL costituisce quindi l'avvio di un processo di pianificazione che si sviluppa, con la partecipazione di tutti i soggetti pubblici e privati fino a creare le condizioni per la sua attuazione.

In coerenza con tali principi la procedura di elaborazione e di approvazione del PRMTL dovrà prevedere:

- concertazione con le parti Sociali (Sindacati, Associazioni d'Imprese, Comitati di cittadini, le Università e le Istituzioni scientifiche e le Associazioni di pendolari etc.);
- adozione da parte della Giunta Regionale delle presenti linee guida;
- sviluppo degli approfondimenti settoriali e territoriali previsti;
- elaborazione d'intesa con gli EE.LL. dei "progetti integrati di ambito territoriale" In particolare i piani di bacino provinciali in corso di predisposizione;
- elaborazione della valutazione ambientale strategica, (VAS);
- definizione dei programmi di intervento e dei protocolli di accordo per la loro attuazione;
- adozione del documento definitivo di piano da parte della Giunta Regionale;
- approvazione del PRMTL da parte del Consiglio Regionale.



### 3. IL CONTESTO DI PIANO

#### 3.1. - IL CONTESTO EUROPEO

- A livello europeo: nel 1993 è entrato in vigore il "Trattato sull'Unione Europea" che ha conferito base giuridica ad una azione comunitaria per i trasporti incentrata sullo sviluppo delle Reti Transeuropee (TEN) come elemento di coesione e sviluppo dell'intero territorio dell'Unione.

Il trattato tende a rilanciare una politica dei trasporti comune ai Paesi membri, fornendo il sostegno economico non solo per studi e progetti ma anche per la realizzazione di infrastrutture individuando nel "Libro bianco per la politica comune dei trasporti" gli obiettivi della politica comunitaria.

La normativa europea infine ha introdotto nuovi criteri per il controllo della redditività delle imprese di trasporto imponendo:

- che i proprietari delle reti siano diversi dai gestori dei servizi (che in ogni caso venga evidenziato in bilancio il ritorno economico dal servizio rispetto a quello proveniente dai cespiti patrimoniali);
- che i soggetti cui affidare la gestione dei servizi vengano scelti con gara pubblica.

Lo scenario della mobilità europea, omogeneo anche a livello regionale, è caratterizzato da un trend di crescita della domanda di trasporto sia per i passeggeri che per le merci.

Si stima per il 2010 un aumento complessivo delle esigenze di mobilità pari al 38% per le merci e al 24% per i viaggiatori.

La crescita della mobilità privata è confermata dall'aumento di circa 3milioni di unità anno del parco auto privato;

La crescita della mobilità delle merci è conseguenza della delocalizzazione delle fabbriche che per ridurre i costi spostano certe fasi di produzione anche a centinaia e talvolta a migliaia di chilometri di distanza dal luogo di utilizzo finale.

Attualmente il trasporto su strada rappresenta:

- per le merci il 44% contro l'8% della ferrovia, il 4% delle vie d'acqua ed il 41% della navigazione a corto raggio;
- per le persone il 79% contro il 5% del trasporto aereo ed il 6% di quello ferroviario.

Questo si traduce in un aumento di congestione nonché in problemi ambientali, di sicurezza e di salute dei cittadini.

Le azioni comunitarie tendono a regolamentare la concorrenza dei sistemi di trasporto ed a favorire l'intermodalità individuando le seguenti azioni:

### 3.1.1 RILANCIO DELLE FERROVIE

Constatato che il trasporto merci su rotaia è diminuito dal 21% del 1970, all' 8,4% del 1998 è unanimemente condivisa la convinzione che dal mezzo ferroviario debba passare il successo del riequilibrio modale.

Le misure da intraprendere devono tendere a:

- aprire progressivamente alla concorrenza il mercato ferroviario europeo,
- rafforzare la sicurezza ferroviaria (nuova direttiva e creazione di una struttura comunitaria)
- realizzare nuove infrastrutture con priorità per le merci e ottimizzare l'esistente,
- realizzare la rete AV/AC,
- avviare un dialogo con le industrie produttrici di veicoli per ridurre gli effetti nocivi sull'ambiente, migliorare la qualità dei servizi ferroviari (specie la regolarità del servizio).

### 3.1.b. INTEGRAZIONE DEI MODI DI TRASPORTO

L'intermodalità ricopre un ruolo fondamentale nello sviluppo di alternative al trasporto stradale.

Il programma PACT lanciato dall'U.E. ha sperimentato un servizio che combina trasporto ferroviario e marittimo tra la Svezia e l'Italia via Germania ed Austria che ha permesso di eliminare dalle strade 500.000 tonnellate di merci anno.

Le misure intraprese sono volte alla standardizzazione delle dimensioni di container e casse mobili oltre alla armonizzazione tecnica e l'interoperabilità tra i diversi sistemi attraverso un soggetto professionale che si occupi del trasporto integrato e della logistica delle merci nell'ambito di spedizioni porta a porta.

### 3.1.c. MIGLIORAMENTO DEL TRASPORTO SU STRADA

Le misure individuate dalla U.E., riguardano soprattutto il trasporto delle merci e prevedono un ammodernamento della regolamentazione delle condizioni di lavoro in termini di orari e condizioni di lavoro, competenze dei trasportatori e tariffazione rafforzando controlli e sanzioni.

### 3.1.d. INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI ESTERNI

Il libro bianco U.E. dà chiare indicazioni a livello dei costi a carico della collettività.

Un autoveicolo pesante che percorre 100 km in autostrada in campagna fuori dalle ore di punta produce costi tra i 12 e i 24 euro (poco più di 8 ? legati all'infrastruttura) per le seguenti cause:

- inquinamento atmosferico (costi sanitari e danni alle colture);
- cambiamento climatico (inondazioni e danni alle colture);
- danni alle infrastrutture;
- rumore (costi sanitari);
- incidenti (costi medici);
- congestioni (perdite di tempo).

Il IV° rapporto sulle esternalità predisposto dalle A.di T. con RFI sulla base dei dati prodotti dalla CEE , e rivolto ai costi occulti dell'energia e dei trasporti, ha monetizzato i costi conseguenti a:

- Gas Serra;
- Inquinamento Atmosferico;
- Rumore;
- Congestione del traffico.

I costi risultano pari a:

per persona

- 8,12 € cent per la mobilità su strada;
- 4,06 € cent. per la mobilità su ferrovia;

per le merci

- 12,50 € cent. Km/T per la mobilità su gomma;
- 5,19 € cent. Km/T per la mobilità su ferro.

La ricerca dell'equilibrio tra costi ed oneri deve essere alla base di un sistema di tariffazione equo ed efficiente applicato all'intera rete di trasporto.

### 3.1.e. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

La Direttiva europea in materia di Valutazione Ambientale Strategica di "Piani e Programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" definisce la modalità attraverso le quali si effettua l'analisi di compatibilità ambientale.

La valutazione ambientale strategica di un piano è per definizione, un continuo processo di valutazione e verifica del processo decisionale e attuativo del piano stesso e che si attua attraverso:

- una valutazione preventiva (valutazione ex-ante);
- la attivazione del sistema di monitoraggio per la valutazione del processo di attuazione del piano ( valutazione in itinere);
- la valutazione ex-post. (Essendo il PRMTL un piano in itinere esso non prevede la VAS ex-post).

Governa la VAS il principio di responsabilità che impone la verifica del grado di perseguimento degli obiettivi dichiarati.

Questo è oggi reso possibile dalle ICT e dalla rivoluzione che nel campo dell'informazione d'interesse pubblico deriva dall'adozione dei principi dell'e-government.


### 3.2. IL CONTESTO NAZIONALE -LA LEGGE OBIETTIVO

Il primo strumento di programmazione nazionale nel settore dei trasporti è il Piano Generale dei Trasporti. (PGT) predisposto in base alla Legge n° 245/84 che all'art. 2 attribuisce al Piano stesso la duplice funzione di:

- vincolo per i Ministri competenti in materia di trasporti;
- indirizzo e coordinamento per le Regioni e le Province.

Al PGT, approvato con DPCM del 10 aprile 1986, con parere del Consiglio di Stato, (adunanza n° 18 del 10 luglio 1986) al PGT va attribuita la funzione di atto di programmazione governativa che non si limita a dare un insieme di prescrizioni ma costituisce un atto unitario di indirizzo e governo del settore, con il quale sono ricomposte le competenze dei singoli poteri, vincolando alle indicazioni di piano le decisioni ministeriali in accordo con le Regioni e le Province.

Il PGT, aggiornato con DPCM del 29 agosto 1991, costituisce l'ultimo documento di programmazione generale in materia di trasporti a livello nazionale e contiene indicazioni per la razionalizzazione del sistema dei trasporti nazionale individuando quattro aree di intervento:

- 
- corridoi plurimodali;
  - sistemi portuali;
  - sistemi interportuali;
  - sistemi urbani.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , nella stesura del programma delle Infrastrutture strategiche allegato al DPEF per gli anni 2006-2009 oltre al tema delle Grandi Opere connesse alla Legge Obiettivo ha tra l'altro affrontato anche il tema dei trasporti pubblici locali identificando una serie di problematiche connesse quali:

- la criticità finanziaria;
- il processo di liberalizzazione del servizio;
- la carenza di infrastrutture;
- i rapporti tra le regioni ed il gruppo FFS;
- l'inquinamento atmosferico e i costi della congestione del traffico.

elaborando un documento strategico che affronta i seguenti temi:

- Adeguamento delle risorse per i contratti di servizio (prevedendo almeno l'adeguamento automatico annuale all'indice inflattivo, delle risorse trasferite alle Regioni in base al D.Lgs. 422/97 (artt. 8 e 9)
- Individuazione delle ulteriori risorse per attivare nuovi servizi sulle tracce rese disponibili dall'entrata in funzione dell'A.V.
- Rilancio del "Tavolo sul Pendolarismo" già attivato dal Ministero delle Infrastrutture con le Regioni.

Supporto finanziario per l'acquisto di nuovi veicoli a bassa emissione.

Risorse da inserire nell'ambito della finanziaria 2006 per la messa in sicurezza sulla rete ferroviaria regionale e nuovi apparati per la gestione in sicurezza della circolazione anche mediante l'adeguamento del materiale rotabile in servizio sulle reti regionali.

Su quanto sopra le Regioni evidenziano la necessità di scelte strategiche condivise ed integrate sul piano istituzionale e territoriale rivendicando la propria autorevolezza ad intervenire e decidere sull'assetto delle infrastrutture che determinano l'assetto del territorio e della mobilità regionale attribuendo ai PRT funzioni di programmazione pluriennale del trasporto sul territorio regionale in aderenza agli indirizzi ed obiettivi del PGT e basati su:

- una visione integrata delle varie modalità di trasporto e delle relative infrastrutture;
- interventi funzionali alle previsioni di sviluppo socio-economico e di assetto del territorio;
- regionale.

Tenendo conto del PGT, la Legge n° 443 ed il successivo D.L attuativo del 20 agosto 2002 n°190 hanno contribuito ad accelerare l'attuazione delle grandi infrastrutture di interesse nazionale.

L'"Intesa Generale Quadro" con la Regione ha ribadito che le opere comprese nel programma approvato dal CIPE sono oggetto della "legge Obiettivo" e rivestono carattere di "preminente interesse nazionale" definendo anche gli impegni finanziari, progettuali e procedurali per garantirne l'attuazione.

Per questi interventi la Legge obiettivo prevede delle procedure accelerate che, eseguiti i dovuti adempimenti progettuali e procedurali, permettono di ottenere, seguendo una via preferenziale, le approvazioni necessarie per il successivo avvio dei lavori.

Data la criticità della materia e per meglio rispondere alle esigenze di efficienza ed efficacia nell'attuazione delle proprie competenze nella gestione della materia specifica, sarebbe auspicabile che la Regione Lazio costituisse una apposita "Struttura Tecnica per le Infrastrutture strategiche".



Tra gli interventi previsti dalla Legge obiettivo la Regione Lazio è coinvolta con:

il Corridoio Autostradale Tirrenico valutato criticamente della Regione Lazio per la parte nord e in via di ridefinizione tipologica per la parte sud.

Lo scavalco ferroviario del nodo di Roma con il completamento dell'anello ferroviario.

### 3.3. IL CONTESTO REGIONALE

Il PRT della Regione Lazio è stato elaborato nel 1992 ma non è mai stato approvato dal Consiglio Regionale mentre invece sono stati adottati vari Piani di Settore:

- Piano della Portualità laziale;
- Piano della rete dei servizi minimi di TPL;
- Piano triennale ANAS;
- Rete laziale del trasporto ferroviario;
- Piano regionale delle merci;
- Piano degli interventi per il potenziamento del nodo di Roma.

#### 3.3.1. DATI STATISTICI

Il Lazio ha una popolazione stabile di circa 5.250.000 abitanti di cui:

- il 75% risiede nella provincia di Roma;
- il 10% nella provincia di Latina;
- il 9,5 % nella provincia di Frosinone;
- il 6,0% nella provincia di Viterbo;
- il 3,0% nella provincia di Rieti.

La densità abitativa è inferiore ai 500 ab./Kmq. fanno eccezione il comune di Roma ed altri comuni limitrofi con una densità compresa tra 1000 e 2500 ab/Kmq. con punte fino a 4.000 ab/Kmq.

Il numero medio di auto per abitante è circa 1,56 nella regione con la punta di 1,65 nella provincia di Roma rispetto a 1,38 come media nazionale.

La regione Lazio è pariteticamente all'Emilia ed al Veneto, al secondo posto dopo la Lombardia come numero di unità locali per attività economiche, rappresentate al 68,7 da attività terziarie dove è prevalente è il comune di Roma che al 1996 con 210.9350 unità produttive è comparabile con le attività della intera Regione Puglia o della Toscana.

La regione Lazio contribuisce alla formazione del PIL nazionale col 12% dopo la Lombardia che è al primo posto con circa il 20%.

Nel Lazio la formazione del PIL è direttamente legata alla attività terziarie direttamente connesse con l'efficienza del sistema della logistica.

Le iniziative principali per l'aumento del PIL devono essere tese alla ottimizzazione dei sistemi logistici delle merci e al miglioramento della mobilità delle persone.

La politica della mobilità e dei trasporti regionali riveste un ruolo socio economico strategico e strettamente connesso allo sviluppo economico regionale.

#### 3.3.2. L'ASSETTO URBANISTICO

Le azioni per realizzare un riequilibrato modello di assetto saranno definite nella elaborazione del PRMTL con l'obiettivo prioritario di alleggerire le gravitazioni su Roma, il cui centro storico è già interessato da un adeguato piano di pedonalizzazione e, conseguentemente, rafforzare alcuni centri dell'area che già hanno alcune potenzialità, attraverso la localizzazione di medie e grandi strutture di servizio e attività strategiche di livello sovracomunale (centri di ricerca, università, ecc.) interconnessi attraverso

efficienti collegamenti viari, di trasporto ed informatici per determinare un sistema di servizi alle popolazioni ed alle imprese con margini di autonomia sempre più consistenti rispetto a Roma.

Lo scenario tendenziale che ne deriva può essere articolato in due macro-sistemi:

- quello delle attività e dei grandi servizi che hanno carattere strategico nell'organizzazione del territorio;
- quello delle infrastrutture di trasporto su ferro e della grande viabilità.

Il primo di questi macro-sistemi riguarda le attività produttive (secondarie e terziarie) di interesse sovracomunale, caratterizzate dalla molteplicità delle funzioni e dall'integrazione, come le attività di servizio alle imprese, quelle che si riferiscono alla produzione e commercializzazione di beni o alla rappresentanza di imprese esterne all'area.

Nello stesso macrosistema sono compresi i grandi servizi urbani e territoriali con particolare attenzione a quelli che si riferiscono al subsistema della distribuzione e dei trasporti, a quello della ricerca e delle sedi universitarie.

Quali possibili localizzazioni, da verificare attraverso parametri di compatibilità ambientale e di connessione sia reciproca che di connessione con il complessivo sistema insediativo regionale, si individuano agglomerazioni lungo direttrici che determinano una specializzazione funzionale dei vari settori.

I Comuni che appartengono alla categoria meno elevata e sono quindi maggiormente diffusi ospitano i servizi intermedi alla popolazione, mentre è quasi nulla la presenza di servizi alle imprese.

Pertanto si evince una maggiore presenza di poli maggiori nei settori est e sud (aree dei castelli romani con propaggini verso Colleferro e Valmontone), mentre a nord e lungo la costa si hanno soltanto polarizzazioni secondarie, con l'eccezione di Civitavecchia, Ladispoli e Bracciano.

Affianca il sistema della mobilità quello della tutela, del recupero, e della valorizzazione delle dominanti storico-culturali ed ambientali che si attua con la individuazione, qualificazione e specializzazione dei diversi settori urbani e dei sub-insiemi territoriali ("le città potenziali"), con funzioni di rango elevato.

Relativamente agli strumenti da utilizzare nel coinvolgimento dei soggetti pubblici al fine della realizzazione degli interventi essi si possono ricondurre a:

- "Convenzioni";
- "Accordi di Programma";
- "Protocollo d'Intesa 2006 - 2015".

#### 4. IL QUADRO NORMATIVO

Normativa europea in materia di trasporti;

L'Unione europea si occupa direttamente di trasporti solo per quanto riguarda la rete infrastrutturale di livello continentale - la cosiddetta rete transeuropea TEN -, oggetto di finanziamenti comunitari. Per il resto, in rispetto del principio di sussidiarietà, l'Unione europea demanda agli Stati membri la definizione delle politiche dei trasporti, cercando però di coordinarne ed indirizzarne l'azione tramite due tipi di strumenti:

- le strategie;
- le normative.

Per quanto riguarda le strategie, i documenti dell'UE sono l'espressione tipica della sua azione di governance e, in quanto tali, essi non sono vincolanti e ispirano il dibattito europeo sui temi di interesse comunitario, sollecitando l'attivazione delle azioni nazionali e locali.

Per quanto concerne le normative, il diritto comunitario è un sistema giuridico che prevale sulle disposizioni nazionali, e che può assumere, in ordine di coerenza per i destinatari delle norme, le forme di: Regolamenti, Direttive, Decisioni, Raccomandazioni e Pareri. Annualmente, una relazione informa sul modo in cui le prescrizioni dell'Unione europea sono state recepite dai diversi Paesi membri.

La raccolta -non esaustiva -di norme dell'Unione europea riguardanti il settore della mobilità che viene qui presentata è ripartita secondo i seguenti ambiti: il trasporto stradale, il trasporto ferroviario, il trasporto aereo, l'intermodalità, la rete transeuropea TEN-T, l'ambiente e la governance.

Nuova Costituzione Italiana - Titolo V° "LE REGIONI, LE PROVINCIE, I COMUNI.

- Legge "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa "c.d. Bassanini" L. n° 59/97 D. Lgs. 422/97 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"

- D. Lgs.400/99"Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale", con riferimento specifico alle attività dei servizi di Trasporto Pubblico Locale TPL.

- Legge regionale LAZIO 16 giugno 2003 n°16 Modifiche alla legge regionale 16-07-1998, n. 30 recante disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e successive modificazioni alla legge regionale 3 dicembre 1982, n.52, recante, recante disposizioni sulle tariffe dei pubblici servizi di trasporto, alla legge regionale 12 gennaio 1991, n. 1, recante disposizioni sui sistemi tariffari e alla legge regionale 26 ottobre 1993, n. 58, recante disposizioni sull'esercizio di trasporto pubblico non di linea".

- Indicazioni finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo e miglioramento quali:

1. L'articolo 2 della l.r. 30/1998 è sostituito dal seguente:  
"Art. 2 (Trasporto pubblico locale)"

1. Il trasporto pubblico locale costituisce l'insieme dei sistemi di mobilità di persone, terrestri, marittimi, lacuali, fluviali ed aerei, che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata, anche se i passeggeri costituiscono una particolare categoria di utenti, nell'ambito del territorio regionale.

2. Il trasporto pubblico locale di cui al comma 1 si articola in:

- a) servizi per ferrovia;
- b) servizi su strada;
- c) servizi con impianti a fune;



- d) servizi di metropolitana;
- e) servizi aerei;
- f) servizi marittimi, lacuali e fluviali.

3. I servizi di cui al comma 2, lettera a), sono quelli specificati negli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alla Regione ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59).

4. I servizi di cui al comma 2, lettera b), sono quelli svolti con linee automobilistiche, nonché con sistemi ad impianto fisso ed a guida vincolata.

5. I servizi di cui al comma 2, lettera c), sono quelli disciplinati dalla legge regionale 9 settembre 1983, n. 59 (Disciplina in materia di funivie, seggiovie, sciovie e slittovie, piste per la pratica delle relative infrastrutture).

6. I servizi di cui al comma 2, lettera d), sono quelli svolti con sistemi di trasporto pubblico di massa, rapido, di alta capacità e frequenza nell'ambito delle grandi aree urbane e dei loro dintorni.

7. I servizi di cui al comma 2, lettera e), sono quelli svolti con aeromobili ed elicotteri per soddisfare la domanda di mobilità nell'ambito della regione.

8. I servizi di cui al comma 2, lettera f), sono quelli svolti con natanti per soddisfare la domanda di mobilità nell'ambito della regione." e con indirizzi programmatici all'art. 17

1. L'articolo 17 della l.r. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 17 (Definizione dei servizi minimi e delle relative risorse, nonché degli obblighi di servizio pubblico)

1. La Regione determina, nell'ambito del programma triennale previsto dall'articolo 18, le risorse necessarie ad assicurare i servizi minimi relativi al trasporto pubblico locale di cui all'articolo 2, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a garantire la domanda di mobilità dei cittadini, nonché ripartisce tra le province e assegna al Comune di Roma le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c), tenendo conto delle risorse destinate ai servizi regionali, in funzione, in particolare:

- a) della popolazione residente, dell'estensione e delle caratteristiche del territorio;
- b) dell'integrazione fra le reti di trasporto;
- c) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- d) della presenza sul territorio di servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, nonché di rilevanti insediamenti produttivi e di altri poli generatori di mobilità;
- e) delle necessità di trasporto delle persone a mobilità ridotta.

2. La Regione, le province ed i comuni definiscono le unità di rete, la rete di servizi minimi di propria competenza, nonché i relativi livelli, sulla base delle risorse determinate ai sensi del comma 1, anche in assenza del PRT di cui all'articolo 11. La Regione, per i servizi di propria competenza, provvede con deliberazione della Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare.

3. La Regione, le province ed i comuni, per i servizi di rispettiva competenza, definiscono gli obblighi di servizio pubblico, con oneri a carico dei rispettivi bilanci.

Delibere Regionali nn° 3838/97 e 4395/97 sui nodi di scambio gomma - ferro.

#### 4.1 NORME VIGENTI PER IL TRASPORTO AEREO

La legge 141 del 1963 ha trasferito le competenze in materia di Aviazione civile dal Ministero della Difesa Aeronautica al Ministero dei Trasporti, conservando

alla Aeronautica Militare le telecomunicazioni aeronautiche e l'assistenza al volo, successivamente attribuite all'Ente Nazionale di assistenza al volo (ENAV).

In applicazione di tale legge il demanio aeronautico fu trasferito dal ramo difesa al ramo trasporti, per il tramite dell'Amministrazione finanziaria.

L'assegnazione è avvenuta con atti, per singolo aeroporto, sottoscritti da Difesa - Finanze - Trasporti nei quali le aree sono state ripartite tra le due Amministrazioni; gli aeroporti, infatti, esclusi Palermo, Lamezia Terme, Olbia, Costa Smeralda e Fiumicino, accolgono traffico sia militare che civile.

La gestione del sistema aeroportuale della Capitale (Fiumicino Ciampino) è stata affidata in concessione ad una società IRI con legge 10.11.1973 n°755, la convenzione per la gestione ed i successivi atti aggiuntivi sono stati stipulati con il Ministero dei Trasporti (Amministrazione concedente).

Con decreto legge 28.06.1995 n° 251, convertito nella legge 03.08.1995 è stato disposto "di presentare in Parlamento entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, una relazione sullo stato degli aeroporti minori, corredata di proposte di finalizzazione e di integrazione con gli aeroporti maggiori, nonché di salvaguardia dei livelli occupazionali"; dagli atti parlamentari emerge con chiarezza la volontà del legislatore di trasferire alle Regioni la gestione degli aeroporti minori.

Il documento richiesto dalla legge fu presentato alla Presidenza del Senato il 09.05.1997 (Doc.CXVII n°1); ma non è stato mai esaminato.

La linea politica che emerge dalla legge 351/95 ha trovato conferma nel decreto legislativo 19.11.1997 n° 422 "Conferimento alle Regioni ed agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, il cui art. 10 stabilisce al comma 1. "Sono delegate alle Regioni le funzioni ed i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi ed aerei di interesse regionale".

Per il combinato disposto della legge 141/1943 e Dec. Lgvo 422/1997: gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino rientrano nella esclusiva competenza del Ministero dei Trasporti, gli aeroporti regionali: Urbe, Viterbo, Rieti, Latina, Frosinone, Guidonia, Aquino sono attribuiti alla Regione Lazio.

Il recupero del patrimonio, l'affidamento della gestione ad apposite società, la promozione di attività produttive richiede il trasferimento del demanio dal Ministero dei Trasporti alla Regione Lazio, conservando il rispetto delle esigenze della Forza Armata presente in tutti gli aeroporti regionali.

#### LA NUOVA DISCIPLINA AERONAUTICA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE


La legge 9 novembre del 2004, n. 265 ha convertito in legge con modifiche il dl 8 settembre 2004, n. 237 recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile ed ha dato delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione entro 6 mesi dall'entrata in vigore della legge stessa.

Il Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96 ha dato concreto seguito all'esigenza di adeguare le norme codicistiche, risalenti al 1942, alla realtà attuale dell'aviazione civile.


Si è trattato di una riforma generale nel senso della modernizzazione del sistema, che ha interessato ben 200 articoli della parte aeronautica del vecchio codice, ritenuta unanimemente ormai del tutto inadeguata.

Una riforma che ha affrontato i nodi cruciali del quadro normativo di riferimento dell'aviazione civile: le fonti normative, gli aeroporti, le gestioni aeroportuali (non disciplinate ovviamente nel codice del 1942), il regime amministrativo dei mezzi, le funzioni di polizia, i servizi aerei ed aeroportuali, la contrattualistica, le responsabilità dei soggetti operanti nel settore, con gli obiettivi primari di:

- rafforzare la sicurezza del trasporto aereo;
- migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero;
- razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare del settore;



- conseguire una precisa e inequivocabile individuazione delle funzioni, delle competenze, delle relative responsabilità.



## 5. IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

### PREMESSA

Lo sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL) e il rafforzamento del sistema di trasporto collettivo anche per i tratti medio-lunghi, una diversa politica di distribuzione delle merci da e verso i centri urbani

è l'unica risposta possibile ai gravi problemi di congestione del traffico e di inquinamento dell'ambiente che affliggono la Regione Lazio.

Bisogna a questo proposito tener conto delle nuove norme comunitarie in materia (soglia massima delle polveri a 50 microgrammi per metrocubo per non più di 35 giorni l'anno) che stanno comportando, per un numero di giorni crescente ogni anno, il blocco totale del traffico.

A questa situazione si è risposto sinora più con soluzioni tampone (targhe alterne, etc.) che con soluzioni strutturali. Manca, cioè, nella Regione una politica di sviluppo del TPL, basata su un progetto organico di breve, medio e lungo periodo che pianifichi gli interventi sulle infrastrutture ed il potenziamento dei servizi e determini il fabbisogno di risorse e le modalità di reperimento di tali risorse.

Eppure il TPL è il settore del trasporto nel quale è stato più ampio il trasferimento delle competenze alle Regioni.

Compito della Regione in questo settore è quindi proprio la predisposizione di un grande progetto di sviluppo del TPL, che definisca il programma temporale degli interventi necessari ed il conseguente fabbisogno di risorse finanziarie, anche valutando la opportunità di adeguamento tariffario, oggi le più basse in Europa, a fronte di un miglioramento del servizio offerto.

#### 5.1 LA SITUAZIONE ATTUALE

Il TPL nel Lazio è assicurato dai servizi ferroviari e da quelli automobilistici, programmati e gestiti in maniera non sufficientemente coordinata, con conseguenze negative sul piano della qualità e quantità dei servizi offerti nonché sulla duplicazione e dispersione delle limitate risorse disponibili.

##### I servizi ferroviari

Nel dicembre 1999 la Regione, in attuazione degli art. 8 e 12 del 422/97 ha sottoscritto l'Accordo di Programma con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione per il trasferimento dei beni e delle risorse necessarie all'esercizio delle linee ferroviarie ex concesse (in affidamento temporaneo a MET.RO. S.p.A.).

L'Accordo di Programma che prevedeva la stipula di un contratto sperimentale per il periodo 101-2001/ 31-12-2001 per monitorare costi e ricavi ed un contratto biennale 1-01-2002/31-12-2003, privilegia l'efficienza della gestione del servizio ferroviario migliorando le prestazioni dei servizi all'utenza, riducendo i costi di gestione e risolvendo alcuni vincoli infrastrutturali; (non essendo un "piano", non identifica obiettivi e risultati attesi, in modo unitario e coordinato).

Non essendo definite procedure innovative ed operativamente efficaci, alcuni vincoli storici all'ammodernamento e potenziamento di alcune direttrici ferroviarie strategiche hanno reso inefficaci alcuni elementi anche importanti dell'Accordo (si richiama ad esempio il problema del raddoppio della direttrice Ciampino - Roma, bloccato da anni da problemi di natura archeologica).

Relativamente alla Rete FS di interesse regionale (art. 9 - 422/97), il conferimento delle funzioni e dei compiti (D. Lgs. 422/97 e 400/99) delle linee ferroviarie, individuate come rete regionale attualmente in concessione a Trenitalia S.p.A. sarebbe dovuto avvenire dal 1 gennaio 2000.

Le attività regionali previste che riguardano tale rete sono le seguenti:

- sottoscrizione del "Contratto di Servizio" con Trenitalia S.p.A.;
- avvio dell'attività del "comitato di Verifica e Monitoraggio" che deve vigilare sulla corretta attuazione dell'Accordo di Programma.

L'estensione totale della rete ferroviaria laziale è di 1,100 km pari al 7% della rete italiana.

Estensione in km della rete ferroviaria del Lazio confrontata con la rete nazionale.

*Estensione in km della rete ferroviaria del Lazio confrontata con la rete nazionale.*

Regione	Linee elettrificate		Linee non elettrificate		Totale
	Binario doppio	Binario semplice	Binario doppio	Binario semplice	
Lazio	681,0	200,8	-	218,6	1.100,4
Italia	5.998,5	4.319,9	110,4	5.537,7	15.996,5

Il 18% della rete è a semplice binario ed oltre la metà di questo non è elettrificato.

Tale rete è composta:

da due corridoi di traffico di interesse nazionale:

il Corridoio Dorsale Centrale (Roma - Firenze), che si sviluppa, entro il territorio regionale per circa 90 km ed è costituito alla linea AV/AC e della linea storica;

il Corridoio Tirrenico (Pisa-Roma-Napoli), che si sviluppa per circa 260 Km e che si dirama a sud di Roma da Campoleone verso Nettuno, da Priverno verso Terracina e da Formia verso Gaeta (quest'ultima attualmente chiusa all'esercizio); questo corridoio comprende anche la nuova linea AV/AC Roma - Napoli, la cui entrata in esercizio è prevista per dicembre 2005;

due linee di rilevante interesse interregionale: la linea Roma-Napoli, via Cassino, che si sviluppa per circa 140 Km entro il territorio regionale interessando i centri di Colleferro, Anagni, Frosinone e Cassino e che si dirama da Campino verso Frascati, Albano, Velletri e da Roccasecca verso Avezzano;

la linea Roma Pescara che si sviluppa nel territorio regionale per circa 70 Km lungo l'Autostrada A24 Roma L'Aquila.

Alcune linee di esclusivo interesse locale:

- Sora - Roccasecca;
- Terni - Rieti - L'Aquila;
- Viterbo - Attigliano - Orte; - Priverno - Terracina;
- Campoleone - Nettuno;
- Ponte Galeria - Fiumicino;
- Ciampino - Velletri;
- Ciampino - Albano;
- Ciampino - Frascati.

I servizi ferroviari di TPL interessano tutte la rete regionale, sia le linee di interesse nazionale ed interregionale che quelle di interesse locale e sono organizzati in 7 linee di trasporto, denominate FR, che hanno un'estensione in ambito regionale di 883 km e servono 142 stazioni.

Esse sono:

- FR 1 Orte - Fara Sabina - Roma Tiburtina - Fiumicino Aeroporto;
- FR 2 Roma-Tivoli;
- FR 3 Roma - Viterbo;
- FR 4 Roma - Albano;
- FR 4 Roma - Frascati;
- FR 4 Roma - Velletri;
- FR 5 Roma - Civitavecchia ;
- FR 6 Roma - Frosinone - Cassino;
- FR 7 Roma - Formia - Minturno;

- FR 7 Roma - Campoleone - Nettuno;

Le FR sono gestite da Trenitalia con un Contratto di Servizio parzialmente finanziato dalla Regione Lazio.

Completano il sistema di trasporto ferroviario regionale le seguenti linee ferroviarie (ex ferrovie concesse) attualmente gestite dalla Soc. MET.RO con un Contratto di Servizio:

- Roma-Lido di Ostia che si sviluppa per circa 28 Km lungo la via Ostiense da Piramide a Ostia Lido;
- Roma - Pantano Borghese - S. Cesareo che si sviluppa per circa 30 Km da Roma Termini a S. Cesareo;
- Roma -Viterbo che si estende nel territorio regionale per circa 90 Km interessando i centri di Orte e Civita Castellana.

Esistono infine alcuni rami delle linee RFI attualmente dismesse come la Formia - Gaeta e la Civitavecchia - Capranica.

In particolare nel quadro dell'implementazione del servizio sia sulle FR che sulle ex concesse, sulla FR5 il servizio dovrà essere incrementato in funzione dello sviluppo del porto di Civitavecchia e sulla RF7 si devono incrementare i servizi di collegamento ferroviario con Aprilia al fine di ridurre il pendolarismo su gomma.

La rete delle autolinee

I servizi di trasporto pubblico su strada, secondo la legge regionale n. 30/98, si distinguono in servizi di linea:

- urbani;
- interurbani;
- provinciali;
- regionali;
- interregionali;
- di gran turismo.

a) Servizi urbani e interurbani (esclusa Roma)

I servizi urbani ed interurbani vengono svolti nell'ambito di uno o più comuni e vengono gestiti da aziende private.

Nell'anno 2000 sono stati finanziati dalla Regione Lazio circa 31 milioni di veic.Km.

I comuni nei quali si produce la maggior parte dei servizi finanziati dalla Regione sono il Comune di Fiumicino con circa 1 milione ed i capoluoghi di provincia nei quali, in particolare, si produce un servizio annuale pari a:

- Latina circa 1,6 milioni veic.km ;
- Viterbo circa 900 mila veic.km ;
- Frosinone e Rieti circa 1,1 milioni veic.km;

b) Servizi provinciali e regionali

I servizi provinciali e regionali di trasporto pubblico extraurbano su gomma vengono prevalentemente gestiti dall'azienda CO.TRA.L..

Nell'anno 2000 sono stati offerti nell'intero territorio regionale circa 80 milioni veic.km, cui corrispondono in circa 6,4 miliardi di posti Km.

Le linee sono classificate nel modo seguente:

- provinciali, il cui itinerario si estende all'interno di una stessa provincia, con capolinea di partenza e di arrivo appartenenti allo stesso territorio provinciale;

119 7

- regionali (o extraprovinciali), il cui itinerario si estende tra due o più Province, con capolinea di partenza appartenente ad un territorio provinciale diverso da quello del capolinea di arrivo.

La maggior parte delle linee extra provinciali sono dirette verso il Comune di Roma, le restanti linee servono per lo più territori provinciali contigui; non esistono, in effetti delle linee che servono il collegamento diretto tra la provincia di Rieti o di Viterbo e la provincia di Latina o Frosinone.

I viaggiatori trasportati nell'anno 2000 sono stati circa 103,3 milioni, dei quali 36,7 con biglietto e 67,2 milioni (65%) con abbonamento. Il piano privilegerà il servizio radiale su ferro affidando alla gomma un servizio prevalente di adduzione ai nodi di scambio ed al collegamento anulare.

#### c) Servizi interregionali e di gran turismo

I servizi interregionali che interessano la Regione Lazio sono offerti da aziende private e dal Co.Tra.L. ed ammontano in totale a circa 3 milioni di veic.Km.

In particolare, le aziende private gestiscono 7 linee producendo circa 1,2 milioni di veic.Km, il Co.Tra.L. gestisce 17 linee, sulle quali si produce un totale di circa 1,8 milioni di veic.Km.

I servizi di gran turismo di competenza della Regione Lazio riguardano 15 collegamenti di cui 4 serviti da una coppia di corse giornaliere, e le restanti attive solo in particolari periodi dell'anno.

#### 5.2 LE CRITICITÀ

L'attuale organizzazione dei servizi di TPL nel Lazio, sinteticamente descritta, presenta notevoli criticità che si riflettono in insufficiente qualità del servizio, peso inadeguato rispetto al trasporto privato, dispersione di risorse. Tali criticità possono essere, in sintesi, così individuate:


- Sostanziale duplicazione dei servizi ferroviari ed automobilistici su tutte le direttrici di adduzione a Roma;
- Insufficiente livello di offerta di servizi ferroviari sulle direttrici di interesse nazionale, a causa del livello di saturazione delle linee, utilizzate anche dai servizi viaggiatori di lunga percorrenza e di quelle merci;
- Insufficiente livello di qualità dei servizi automobilistici, che sulle grandi arterie stradali di accesso a Roma, si muovono con velocità commerciali molto basse a causa della congestione di tali arterie;
- Conseguente inefficiente utilizzo delle risorse ferroviarie erogate dalla Regione a sostegno del settore.

#### 5.3 IL NUOVO SISTEMA INTEGRATO

Il solo modo per risolvere queste criticità, per modificare in misura significativa l'attuale ripartizione della domanda tra trasporto individuale e trasporto collettivo, per dotare la Regione di un modello di mobilità sostenibile è la predisposizione di un progetto finalizzato alla creazione di un sistema integrato di trasporto collettivo, in cui la ferrovia funga da struttura portante del sistema e le autolinee fungano da elementi di adduzione alla ferrovia in nodi di interscambio, aperti anche alle auto private, strategicamente ubicati sul territorio regionale.

Tale progetto, partendo dalla situazione attuale di domanda-offerta e dalle previsioni di crescita della domanda, dovrà:

- Definire il programma di potenziamento dei servizi sulle linee FR, che dovranno essere gestite con frequenza molto elevata (10-15 minuti nelle ore di punta) e con orari di tipo cadenzato e mnemonico;
- Individuare gli interventi di potenziamento della rete ferroviaria (RFI e ferrovie ex concesse) e del parco rotabile necessari per garantire la fattibilità del programma dei servizi suddetto;

- 
- Individuare le stazioni della rete ferroviaria nelle quali realizzare l'integrazione con i trasporti stradali, individuali e collettivi;
  - Ridisegnare la rete delle autolinee in funzione dei nodi di interscambio individuati, assegnando ad esse nella misura più ampia possibile la funzione di adduzione ai servizi ferroviari piuttosto che di accesso alla città di Roma;
  - Quantificare il fabbisogno finanziario, in conto capitale ed in conto esercizio, conseguente ed individuare le fonti di finanziamento.

Il progetto di un nuovo modello di sistema integrato dovrà essere predisposto prioritariamente per la direttrice pontina Roma - Latina - Formia.

Nel prossimo mese di dicembre entrerà in esercizio, come noto, la nuova linea ferroviaria AV/AC Roma-Napoli. Ciò significa che nel corso del 2006 i servizi viaggiatori Roma - Napoli Eurostar ed in parte InterCity, che attualmente utilizzano la linea Roma - Napoli via Latina - Formia, saranno trasferiti sulla nuova linea AV/AC, liberando così elevate capacità di trasporto che dovranno essere utilizzate per il potenziamento dei servizi ferroviari.

Si tratta di una occasione unica, che la Regione non può assolutamente perdere. Gli elevati livelli di congestione dalla viabilità sulla direttrice pontina, che superano ampiamente i limiti di tollerabilità durante tutto il periodo estivo, impongono una risposta precisa e tempestiva.

Questa risposta sta nella creazione tra Formia e Roma di una vera e propria linea regionale, che colleghi fra di loro e con Roma tutte le principali località di questa direttrice (Formia, Gaeta, Terracina, Priverno, Latina, Anzio, Nettuno, Cisterna, Pomezia, etc.), con treni moderni e confortevoli e con servizi frequenti, veloci e, soprattutto, puntuali, cui si acceda agevolmente con l'auto o con l'autobus, grazie ai nodi di interscambio opportunamente strutturati.

L'attivazione di questo nuovo modello di sistema di trasporto collettivo richiederà qualche anno con l'impegno è che esso cominci ad entrare in funzione non più tardi del dicembre 2006, quando andrà in vigore l'orario ferroviario del 2007.

#### 5.4. NODI DI SCAMBIO E PARCHEGGI

I nodi di scambio rappresentano i punti di congiunzione tra i diversi vettori di trasporto indispensabili per raggiungere l'integrazione gomma rotaia e più in generale la intermodalità.

I principali interventi sui nodi di scambio (che dovrebbero intendersi soprattutto come centri ordinatori di servizi più che semplici infrastrutture) sono individuati nel " Programma regionale dei nodi di scambio" (D.G.R. 24.6.97 n. 3838 e 29.12.99 n.6097)

Il programma, finanziato con 35 miliardi del bilancio regionale, prevede la realizzazione di 8368 posti auto e 120 posti bus in 41 stazioni della rete ferroviaria di interesse regionale.

Come nel caso della realizzazione dei parcheggi, i tempi di approvazione degli interventi, di redazione dei progetti, di approvazione e di appalto sono risultati esageratamente lunghi, con un meccanismo di responsabilità incrociate difficilmente ricostruibile.

La questione è certamente condizionata dal "conflitto di competenze" con i soggetti gestori delle infrastrutture, ma nei documenti di programmazione traspare anche una sottovalutazione delle funzioni e del ruolo dei "nodi" della rete in termini generali infatti il nodo di scambio deve essere un'occasione urbanistica per i comuni volta alla valorizzazione delle aree che dovranno essere attrezzate con spazi commerciali e di uso terziario essendo la mobilità garantita dalla presenza dei vettori.

La regione Lazio provvede anche al finanziamento di parcheggi nelle aree urbane del Comune di Roma e di altri comuni della regione.



## 6. LA RETE STRADALE

### 6.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ

Il sistema viario della Regione Lazio impostato su un modello del tipo radiale con Roma al centro si è evoluto con l'aggiunta di un sistema longitudinale di tipo autostradale cui attualmente tende a sovrapporsi un sistema di strade trasversali.

Il programma di ammodernamento ed adeguamento avviato negli anni cinquanta, con la realizzazione delle autostrade, nulla prevedeva riguardo ad arterie trasversali in grado di conferire al sistema una distribuzione a maglia.

Un primo piano di infrastrutture trasversali fu formulato negli anni '60/70, quando venne concepita una chiusura ad anello del territorio regionale con la realizzazione della "Trasversale Nord" (Civitavecchia-Viterbo-Terni), della "Dorsale Appenninica" (Terni-Rieti-Torano ed Avezzano-Sora-Cassino) unitamente all'ammodernamento della S.S. 630 "Ausonia" (Cassino-Formia); oltre al collegamento veloce tra Sora e Frosinone, (Superstrada Sora-Frosinone) che con il primo ammodernamento della S.S.n. 156 "Monti Lepini" Frosinone-Latina, rappresentava una ulteriore connessione trasversale nell'area del Lazio meridionale.

Detta chiusura ad anello sulla fascia Tirrenica veniva assicurata dal sistema longitudinale "Appia - Flacca - Pontina - Aurelia".

#### 6.1.1 Situazione attuale

La rete viaria nel Lazio è attualmente costituita da:

- Autostrade per 477 km di cui 391 km in concessione ed 86 km gestiti dall'Anas;
- Strade statali per 550 Km., sempre gestite dall'Anas;
- Rete viaria regionale di circa 1500 Km. di strade trasferite dallo Stato alla Regione a seguito della Bassanini e relativo Decreto attuativo 112/1998;
- Strade provinciali per circa 7.600 km che completano e supportano tutto il sistema stradale della Regione.

A questa rete si aggiungono le strade comunali e tutta la viabilità minore ad esclusivo servizio degli insediamenti urbani e dei territori dei singoli Comuni.

Al fine di meglio identificare la rete, anche per focalizzare le attuali competenze della Regione in tema di viabilità, risulta utile effettuare una suddivisione ed una gerarchizzazione della rete, in riscontro anche a quanto indicato dal citato.

D. Lgs.vo 112/98 e dall' implicito indirizzo conferito dal Nuovo Codice della Strada circa la classificazione delle strade, individuando le competenze sui singoli elementi della rete primaria e le principali direttrici aventi carattere strategico nel territorio della Regione.



### Estensione in Km della rete stradale del Lazio confrontata con la rete nazionale

Regione	Autostrade	Strade	Strade	strade comunali extraurbane	Totale
		Statali	Provinciali		
Lazio	478	2,557	6.964	9,037	19 036
Italia	6473	45,130	114,442	141 666	307,711

FONTE: ISTAT, 1999

In seguito all'applicazione del D. Lgs. 112/98, la competenza su circa 2,000 Km di strade statali, che ricadono sul territorio regionale, è stata conferita dallo Stato alla Regione che ha costituito la Soc. A.STRA.L. (Azienda strade Lazio) che cura la esecuzione degli interventi .

La restante parte (circa 490 Km), rimasta di competenza dello Stato, fa parte del "Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti" (SNIT) individuato dal (PGT).

Rete stradale del Lazio distinta per classe di appartenenza

### Rete stradale del Lazio distinta per classe di appartenenza

Classe	Autostrade	Strade	Strade	Strade comunali	Totale
	(Km)	Statali (Km)	Provinciali (Km)	extra urbane (Km)	
SNIT	478	486	-	-	964
I Altre strade	-	2,071	6,964	9,037	1072

FONTE: PGT, 2000

Con riferimento alla programmazione nazionale dei lavori pubblici nel settore della viabilità, la Regione Lazio nel 1997 ha approntato, in seguito ad una Convenzione con l'ANAS, una proposta di piano triennale della viabilità (triennio 1997-1999).

Nel documento regionale viene condotta un'analisi delle problematiche del sistema dei trasporti ed in particolare della viabilità della Regione Lazio.

Gli indirizzi programmatici del piano sono rivolti a incrementare il livello di connessione della rete stradale, ponendo in evidenza il ruolo dei collegamenti trasversali rispetto a quelli nord-sud.

Per questa analisi il sistema è stato diviso in:

- A) "Rete primaria" di interesse nazionale (a competenza statale)
- B) "Rete principale" di interesse regionale (a competenza regionale)

#### A) "RETE PRIMARIA"

La "Rete primaria " di interesse nazionale la cui competenza è rimasta al Governo centrale, è costituita dal sistema Autostradale e dalle altre direttrici dei collegamenti interregionali e di collegamento con porti interporti ed aeroporti di rilevanza nazionale ed internazionale, in coerenza a quanto indicato nel D. Lgs.vo 112/98 e nei vari D.P.C.M. attuativi.

In quest'ambito sono comprese :

1) L'Autostrada A1 (Roma Firenze) ed Autostrada (Roma-Napoli) ex A2 (ivi compresa

la Bretella di connessione Fiano - San Cesareo);

2) L'Autostrada A24 (Roma-L'Aquila / Roma-Pescara);

V1129

- 3) Il G.R.A. di Roma ed l'Autostrada Roma Fiumicino;
- 4) L'Autostrada A12 (Roma-Civitavecchia);
- 5) La S.S. n.1 "Aurelia";
- 6) La S.S. n.4 "Salaria";
- 7) La "Trasversale Nord" (Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni in prosecuzione della E 45 verso Perugia, Ravenna ecc);
- 8) La S.S. n.7 "Appia";
- 9) Collegamento Prossedi-Terracina ( Consolare 2<sup>a</sup> ).

B) "RETE PRINCIPALE " DI INTERESSE REGIONALE

Comprende tutta la viabilità trasferita dallo Stato alla Regione che riveste carattere strategico per i collegamenti all'interno della Regione o che si rapporta con la " rete primaria" di interesse nazionale con origine e destinazione all'interno del territorio regionale o che collabora con essa in modo significativo.

Nel dettaglio, la " Rete Principale" di interesse regionale è oggi costituita da:

- 1) "Dorsale Appenninica" (Terni-Rieti-Torano ed Avezzano-Sora-Cassino);
- 2) "Superstrada Sora-Frosinone" (Sora-Frosinone-Ferentino-A2);
- 3) S.R. n.156 "Monti Lepini" Latina-Frosinone;
- 4) Collegamento Sora-Ceprano-Fondi (oggi rappresentato dalla ex S.S. n.82);
- 5) Collegamento Cisterna-Valmontone-A2 (oggi rappresentata dalla ex S.S. 600 "Ariana");
- 6) S.R. n.2 "Cassia" e "Cassia bis";
- 7) S. R. 213 Flacca;
- 8) S.S. 148 "Pontina" (Roma-Latina- Terracina);
- 9) S.R. n.630 "Ausonia" (Cassino-Formia);
- 10) S.R. n. 207 "Nettunense" ( tratto Aprilia-Anzio-Nettuno);
- 11) S.R. n. 6 "Casilina";
- 12) S.R. n. 155 e n. 155 dir per Fiuggi;
- 13) S.R. n. 5 "Tiburtina";
- 14) S.R. n. 411 "Sublacense";
- 15) S.R. n. 3 "Flaminia";
- 16) S.R. n. 312 "Castrense";
- 17) S.R.n. 313 "di Passo Coerese";
- 18) S.R. n. 578 "Salto Cicolana".

### 6.1.2. LE CRITICITÀ DELLA RETE

Come già detto la necessità di una infrastrutturazione viaria di tipo trasversale si rendeva evidente già alla fine degli anni sessanta.

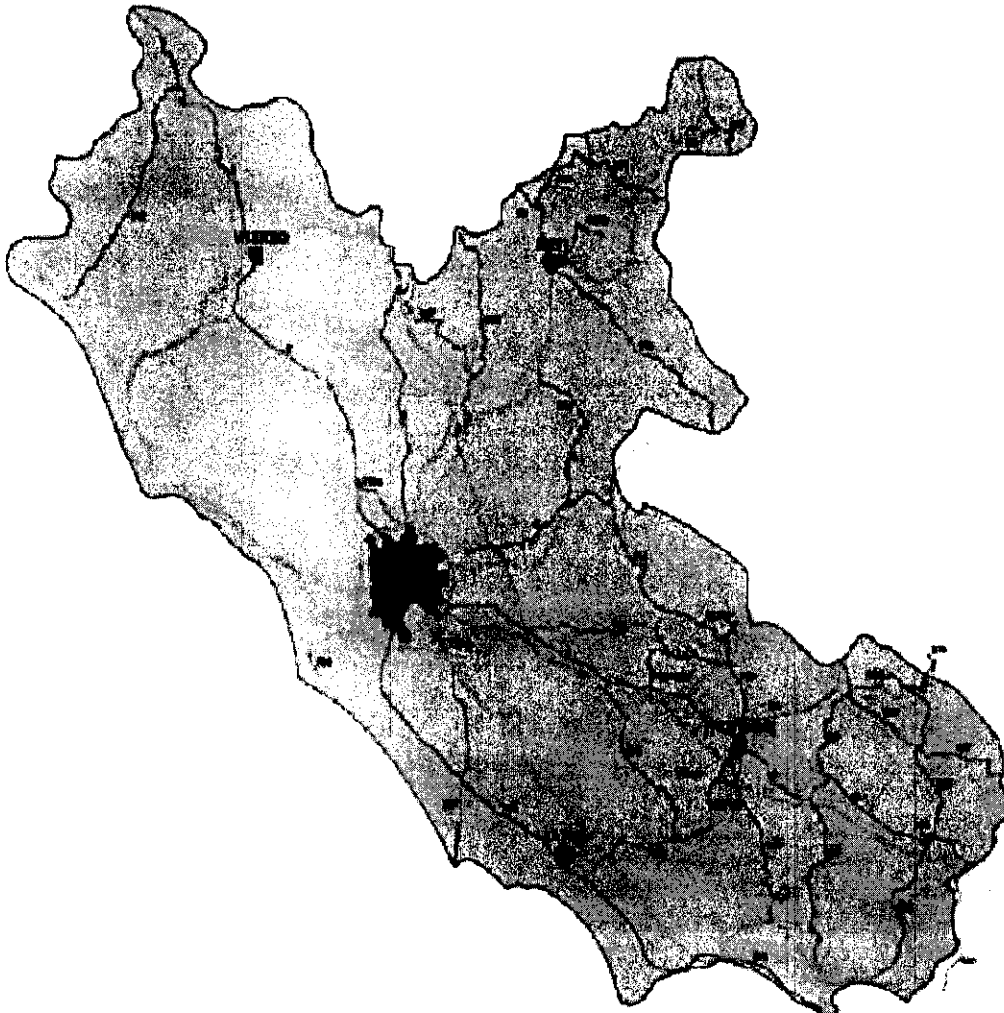
I documenti di carattere programmatico, le varie Leggi quadro sulla viabilità regionale e gli interventi attuati nel corso degli anni, hanno coerentemente ripreso detto indirizzo con un ritardo però che in parte ha vanificato i risultati attesi.


Basti pensare che la "Trasversale Nord" (Civitavecchia -Viterbo -Orte -Terni) risulta realizzata per meno dei 2/3 e la "Dorsale Appenninica" nel tratto Terni-Rieti-Torano tuttora non si collega con Terni e difetta di un tratto centrale Rieti-Grotti per una lunghezza di 15 Km. circa.

La "Dorsale Appenninica" nel tratto Avezzano-Sora-Cassino non da molto entrata in esercizio già necessita di un immediato intervento al fine di renderla esercibile secondo un adeguato "standard" di sicurezza.

L'adeguamento della ex S.S. 630 "Ausonia" (Cassino-Formia), portato a termine all'inizio degli anni '70, già risulta superato secondo le odierne esigenze in termini di sicurezza, in particolare in prossimità delle inurbazioni successivamente sorte.

Anche la chiusura ad anello sulla fascia Tirrenica ,già assicurata dal sistema "Appia/Flacca", dalla "Pontina" e dall'"Aurelia" unitamente al tratto autostradale Roma-Civitavecchia, attualmente si rivela insufficiente in relazione agli insostenibili volumi di traffico indotti e richiede





immediati interventi, in particolare per quanto concerne la "Pontina" ed il sistema "Appia/Flacca".

A nord il tratto di Aurelia da Civitavecchia fino ai confini della Regione rappresenta elemento di criticità.

Il sistema trasversale nel Lazio meridionale, rappresentato dalla Superstrada Sora-Frosinone e dalla SS.156 "Monti Lepini", pur rispondente ad un forte interesse strategico, quale connessione diretta tra i tre grandi poli industriali del Lazio meridionale, Sora, Frosinone e Latina, a distanza di 25 anni dall'inizio dei lavori non risulta tuttora ultimato per una parte sostanziale del collegamento stesso infatti:

- la Sora-Frosinone-Ferentino-A2, è realizzata per soli 2/3;
- la S.S. n.156 per Latina nella quale si è intervenuti nel solo tratto Frosinone-Prossedi non risulta adeguata per la rilevanza che detta direttrice assume nel contesto viario all'esame ed il nuovo percorso nel tratto Prossedi-Sezze 1° lotto è già stato quasi ultimato ed un 2° lotto è nella fase di impianto del cantiere.

La tratta Prossedi - Terracina, iniziata all'inizio degli anni '80 e messa in esercizio nel luglio 2003 già mostrava i segni di inadeguatezza per le due corsie che secondo la normativa vigente, non sono idonee per la manovra di sorpasso quasi in nessun punto.

Dal quadro appena descritto si desume il grave ritardo del sistema viario complementare a quello Autostradale che peraltro è proprio quello maggiormente dedicato al servizio di realtà socioeconomiche propriamente regionali.

Risulta difficile cimentarsi oggi con problematiche che hanno lontane origini nel tempo, con le attuali limitate risorse, anche in relazione alle Ulteriori intervenute esigenze oltre al completamento di quanto già iniziato, "Trasversale Nord", "Dorsale Appenninica", Sora-Frosinone ecc. individuano la necessità di ulteriori collegamenti trasversali quali:

- Valmontone-Cisterna ( Collegamento Autostrada A2 - Pianura Pontina ),
- Ulteriore adeguamento della S.S. n.156 "Monti Lepini" e del collegamento Sora-Ceprano-Fondi, che parte dell'ultimo piano triennale ANAS 1997/99 non è più stato riprogrammato.

A ciò si aggiunge la necessità di un adeguamento anche di alcune delle direttrici radiali come la "Salaria" sia per quanto concerne il collegamento tra Rieti e Roma che come interconnessione con la Regione Marche.


· L'INTERCONNESSIONE CON LE REGIONI LIMITROFE.

Il problema della interconnessione con le regioni limitrofe è ben assicurato dal sistema autostradale ma non dalle infrastrutture stradali regionali.

Oltre al caso "Salaria", a sud, non esiste un collegamento diretto con il Molise, pur coesistendo più aree industriali attigue tra le due Regioni che beneficerebbero di un simile collegamento.

Il previsto collegamento Atina-Isernia quale prolungamento della dorsale appenninica, che già faceva parte dei programmi degli anni '70 ed oggi è stato ripreso dalla Legge Obiettivo, non è stato mai iniziato.

Si pensi ad esempio all'aerea costituita dal quadrilatero Sora, Isernia, Venafro, Cassino, per il quale si prevedeva il prolungamento della "Dorsale Appenninica" con la costruzione del tratto Atina-Colli al Volturno. Con questo collegamento si verrebbe a configurare una connessione diretta non solo tra i quattro citati poli industriali ma anche con realtà produttive più lontane quale l'area di Termoli, il Foggiano ed il Beneventano.



La costruzione di questo nuovo collegamento rappresenterebbe una nuova occasione di sviluppo per la Val di Comino ed il Cassinate. Inoltre, su scala più vasta, si configurerebbe una nuova direttrice quale verrebbe ad essere la Latina-Frosinone-Sora-Isernia, in estensione del concetto di trasversalità anche ad aree al di fuori del territorio regionale.

Un cenno particolare va riservato alla connessione viaria tra il Lazio e la Campania nell'area Sud-Pontina dove l'inadeguatezza del sistema viario "Appia-Flacca" non è in grado di smaltire i flussi di traffico diretti ed indotti generati dai due grandi poli produttori di beni e servizi come il polo Casertano e quello Pontino.

Dette strade confluiscono nel Comune di Formia laddove si inserisce anche la S.S. 630 "Ausonia" (Formia-Cassino), dando luogo ad un punto di congestione direttamente nel centro abitato di Formia in un'area fortemente urbanizzata e di massimo pregio dal punto di vista ambientale e paesaggistico oltre ad una particolare condizione orografica.

Appare in ogni caso non più procrastinabile la variante al sistema Appia-Flacca da realizzare mediante:

la "Pedemontana di Formia" il cui progetto preliminare è stato già approvato ed ha ricevuto la V.I.A. regionale;

la connessione diretta tra la Flacca in Loc. "Piana di Sant'Agostino" e l'Appia in località "25 Ponti";

un potenziamento della S.S. n. 7 "Appia" nel tratto Fondi-Itri- Formia, quale connessione del sistema rappresentato con il Mercato Ortofrutticolo di Fondi;

il potenziamento della direttrice nel tratto Terracina-Fondi, in modo da creare un sistema locale a rete "Sistema Appia-Flacca" che unitamente a tutta la viabilità a contorno, con eventualmente anche una ulteriore trasversale Fondi-Ceprano possa adeguatamente sopportare il volume di traffico in transito nell'area .

#### • IL PONTINO E LA EX S.S.148 "PONTINA"


La S.S. Appia nella zona sud Latina-Terracina corre parallela alla ex 148 Pontina assumendo anche un compito di supplenza rispetto alla stessa ex S.S.148.

Nel tratto Roma-Latina, il traffico veicolare, anche merci, si riversa sulla S.S. n.148 che ha caratteristiche di strada "extraurbana principale", tipo "B" secondo le odierne norme.

L'arteria è soggetta a continua congestione nella tratta più prossima a Roma (Roma-Pomezia-Aprilia), e quindi se da un lato appare inevitabile la realizzazione del sistema trasversale di adduzione del traffico veicolare merci sulla A2 Roma-Napoli ,sia col collegamento Cisterna Valmontone-A2, che col potenziamento della S.S. n.156 Latina-Frosinone. Appare anche inevitabile la conversione della Pontina ad autostrada di tipo "A" nel tratto Roma - Latina dotata di complanari per il traffico locale per tenere separato il traffico a breve percorrenza (traffico locale) da quello a lunga percorrenza come è buona per mantenere livelli di sicurezza coerenti con gli attuali "Standard".

Per l'autostrada Roma - Latina è in corso la progettazione definitiva sia con le complanari ma anche in affiancamento ad una nuova linea ferroviaria in modo da realizzare un "corridoio intermodale" in accordo con le indicazioni delle presenti Linee Guida si stanno contemporaneamente valutando altre ipotesi, tra cui la messa in sicurezza della Pontina stessa.

Per la parte più a Sud in particolare nel tratto Latina - Terracina una messa in sicurezza dell'attuale collegamento sembra rispondere adeguatamente alle attuali



esigenze, attraverso però una tipologia stradale concretamente rispondente ad un Tipo B secondo il nuovo codice della strada e le attuali norme.

• L'AREA METROPOLITANA DI ROMA

Escludendo l'area urbana all'interno del "Grande Raccordo Anulare", le cui problematiche sono più di competenza Comunale il quadrante sud-est (area dei Castelli Romani), sicuramente necessita di una razionalizzazione e di un adeguamento di tutto il sistema stradale esistente, attraverso una serie di interventi di carattere puntuale che la Regione di concerto anche con l'ANAS per l'Appia e la Provincia di Roma per la viabilità provinciale ha in corso di attuazione e nello specifico:

- il completamento dell'adeguamento dell'Appia nel tratto Roma-Castelli;
- la realizzazione della tangenziale alla S.S. "Appia" in corrispondenza dei Comuni di Albano, Ariccia e Genzano;
- la razionalizzazione del Nodo di Squarciarelli, ecc.

Nel "Quadrante Nord-Est" l'esigenza di un riordino del sistema viario è particolarmente attuale anche con riferimento alla opportunità di aprire un casello sulla "Bretella Autostradale" Fiano-San Cesareo. Infatti, se in un passato anche recente detto collegamento veniva giudicato necessariamente alieno dal territorio, attualmente si ritiene necessaria l'apertura di uno due caselli nel tratto Tivoli-Fiano con un'ubicazione ben bilanciata sia dal punto di vista di riequilibrio territoriale sia per quanto concerne la massimizzazione di un razionale utilizzo del tessuto viario esistente.

In questo quadrante, l'esistenza di tre tronchi autostradali separabili dal sistema autostradale nazionale (tratto Roma Nord- Fiano dell'Al, tratto Roma Est- Tivoli della A.24 e Roma Sud-San Cesario della A.2 ) induce all'ovvia soluzione di porre questi tratti autostradali a servizio del territorio , in relazione alla notevole esigenza di mobilità richiesta dal quadrante all'esame, con particolare riferimento all'area che verrebbe ad essere servito dal circolo autostradale Fiano-RomaNord-Roma Est-Tivoli-Fiano. Pertanto al fine di mettere al servizio di questa area detto circuito autostradale risulta necessaria l'apertura di nuovi svincoli e caselli. Al riguardo non da molto è entrato in esercizio il nuovo svincolo in corrispondenza del C.A.R. sulla penetrazione a Roma della Roma-L'Aquila, inoltre già è stato finanziato ed appaltato da parte dell'ANAS lo svincolo sulla Penetrazione a Roma della Roma-Firenze a Castelnuovo di Porto nell'ambito di un'opera di collegamento tra la Salaria a Monterotondo e la stessa autostrada Roma-Firenze; ed ancora è previsto uno svincolo sulla Bretella Fiano-San Cesareo in connessione con la Tiburtina "casello di Guidonia".

Per quanto concerne il "Quadrante-Nord" l'esigenza che si potrebbe rappresentare sarebbe quella di un collegamento trasversale tra l'area immediatamente a nord di Roma con la A12, tale collegamento ora è assicurato attraverso il G.R.A. ed il primo tratto dell'Aurelia, tuttavia per il momento un simile collegamento appare rinviabile.

Nello stesso quadrante, più a nord, oltre il limite dell'area metropolitana, a ridosso del Lago di Bracciano, si rappresenta un difetto di interconnessione tra la S.S. 493 "Braccianese Claudia" e la S.S. n.2 "Cassia". La soluzione potrebbe risiedere in un collegamento "Cesano-Anguillara" che, adeguando e ripercorrendo in parte una certa viabilità locale, mette in diretta comunicazione la Braccianese e la Cassia con un'arteria di categoria adeguata al volume di traffico previsto.

Nel "Quadrante-Ovest" la presenza dell'aeroporto di Fiumicino e la A.12 hanno richiesto la previsione del potenziamento a tre corsie del collegamento autostradale Roma-Fiumicino.

L'area appare tuttavia critica per lo sviluppo di fortissimi insediamenti sia abitativi che commerciali oltre alla nuova Fiera di Roma ed al Centro intermodale di Fiumicino. Tutto questo ha reso necessaria la realizzazione di una viabilità complanare all'Autostrada per Fiumicino per servire la mobilità locale.

Un supporto alla mobilità deriverà dalla realizzazione del corridoio intermodale Roma-Latina che raccoglierà il traffico per Pomezia, Latina ed il sud proveniente da Civitavecchia scaricando l'autostrada per Fiumicino.

Il Nord-Ovest della Regione; l'Aurelia.

L'area a nord-ovest della regione è costituita dai due comprensori di Viterbo e Civitavecchia.

L'infrastrutturazione viaria del viterbese, ultimata la "Trasversale Nord", dovrebbe essere completata con l'adeguamento della Cassia portandola a strada di tipo B "extraurbane principali" secondo le attuali norme almeno fino a Viterbo in coerenza con la Cassia Bis nel tratto già adeguato Roma -Monterosi.

Un punto singolare è rappresentato dalla stessa città di Viterbo nella quale la Regione Lazio ha in corso di realizzazione il "Semianello Viario" per porre rimedio al grosso problema di congestione del traffico cittadino con riflessi anche sulla viabilità di accesso alla stessa città.

#### · Conclusioni

Le infrastrutture in una regione come il Lazio costituiscono l'elemento portante del modello di sviluppo e debbono essere considerate come un insieme di servizi a rete che comprende: le reti fisiche (stradali, ferroviarie, idriche, energetiche, di telecomunicazione) e quelle informatiche (di istruzione, di formazione, di specializzazione e di servizi).

La Direzione infrastrutture deve quindi assicurare, per quanto di sua competenza, il diritto alla mobilità e alla sicurezza dell'utenza in stretta collaborazione con gli enti locali.

Occorre articolare una politica di settore che interessi sia le persone che le merci per consentire:

- la risoluzione dei problemi del traffico che ogni giorno paralizza le vie consolari di Roma e le strade della maggior parte dei capoluoghi di Provincia
- la riduzione della pressione veicolare sull'area romana, con il conseguente decongestionamento delle direttrici principali;
- l'uscita dall'isolamento di alcune aree interne;
- la comunicazione tra i capoluoghi di provincia superando il sistema radiocentrico, attraverso l'organizzazione di un adeguato sistema stradale che utilizzi, sostanzialmente, le sedi esistenti opportunamente ristrutturare e messe in sicurezza;
- la predisposizione di un sistema di interporti a valenza interregionale e di autoporti a rilevanza regionale;
- la realizzazione di una rete di nodi di interscambio intermodali tra rete viaria, ferroviaria e porti, distribuiti su tutto il territorio;
- l'ottimizzazione delle reti di collegamento tra i bacini di traffico.

Per realizzare tali ambiziosi obiettivi occorre utilizzare tutte le risorse finanziarie disponibili (comunitarie, nazionali e regionali) dando la priorità a quegli interventi strategici quali le direttrici trasversali che possono fornire una solida base per lo sviluppo. Queste trasversali possono costituire la rete che mette in comunicazione l'entroterra con la costa e potenziare quindi il ruolo dei porti, che debbono anch'essi essere potenziati per costituire un'importante alternativa di collegamento infrastrutturale (autostrade del mare).

#### 6.2. PRIORITÀ DI INTERVENTO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE VIARIE



I principali progetti tendono a realizzare una rete infrastrutturale equilibrata che sviluppi sia le direttrici trasversali che quelle longitudinali. Inoltre alcuni progetti sono finalizzati alla esigenza di dare soluzione ai problemi di traffico che interessano le principali vie consolari ed i nodi dell'area romana. La rete della grande viabilità regionale in prospettiva si dovrebbe articolare su 3 direttrici longitudinali (Autostrada A12 Roma Civitavecchia Cecina e autostrada Roma Latina con le relative complanari seguendo il tracciato della ex S.S. 148 "Pontina", Autostrada del sole Firenze Roma Napoli, dorsale appenninica Terni, Rieti, Avezzano, Sora, Atina, Isernia), collegate da assi viari trasversali (la trasversale nord Civitavecchia, Viterbo, Orte, Terni; la strada dei Monti Lepini Latina Frosinone che prosegue con la Frosinone Sora; la trasversale pontina Cisterna Valmontone; la trasversale sud Formia Cassino con la pedemontana di Formia; la Fondi Ceprano. Il sistema viene completato dall'adeguamento dei 2 assi viari radiali rappresentati dalla Cassia e dalla Salaria. Si viene così a chiudere una maglia infrastrutturale complessa che mette in comunicazione Roma con i capoluoghi di provincia, con le vie di comunicazione nazionali, con gli hub portuali, con i principali poli produttivi regionali, realizzando un ampio semianello viario che collegherà i poli portuali di Civitavecchia e Gaeta - Formia attraverso la trasversale nord, la dorsale appenninica e la Cassino - Formia, mettendo in collegamento le aree interne con le direttrici di traffico nazionale le aree industriali e i principali nodi di interscambio intermodali.

Tra le priorità delle direttrici longitudinali si evidenziano quelle dell'asse costiero (rappresentato dal completamento dell'Autostrada A12 nel tratto Civitavecchia-Cecina e dall'autostrada Roma Latina con le relative complanari seguendo il tracciato della ex S.S. 148 "Pontina").

Tra le direttrici trasversali prioritarie si evidenzia il completamento della trasversale nord Civitavecchia, Viterbo, Orte compresa la viabilità di accesso al porto di Civitavecchia (che potrà assicurare il collegamento del porto di Civitavecchia con l'autostrada A 12, l'Autosole e le principali direttrici di traffico nazionali verso nord e verso la costa adriatica), la realizzazione della Cisterna - Valmontone (che metterà in diretto contatto l'area pontina con l'autostrada A2), il completamento della strada dei Monti Lepini (che potrà assicurare il collegamento tra Latina e Frosinone), il completamento della Sora Frosinone con la prosecuzione verso il nuovo casello di Ferentino sulla A 2 (che completa l'asse trasversale Latina Frosinone Sora per ricollegarsi con la direttrice longitudinale interna costituita dalla dorsale appenninica), il potenziamento della Cassino Formia compresa la pedemontana di Formia (che assicurerà un diretto collegamento del polo portuale di Gaeta Formia con l'A2 e con le principali direttrici di traffico nazionali nord sud), la realizzazione della Fondi Ceprano che assicurerà il collegamento del mercato ortofrutticolo di Fondi con l'autostrada del sole.

Tra i principali interventi nell'area romana si sottolinea la priorità del completamento della terza corsia del GRA, lo svincolo sulla Roma Fiumicino a servizio dell'HUB interportuale, compresa la viabilità complementare, l'adeguamento della Cassia nel tratto Roma - Viterbo, l'adeguamento della Salaria.

## 7. GLI AEROPORTI

### 7.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ

Il trasporto aereo regionale non entra, in termini significativi, nel sistema della mobilità della Regione Lazio ma costituisce condizione necessaria per favorire l'integrazione con gli scali maggiori.

Lo scenario di riferimento per la domanda prevede una consistente crescita di traffico aereo che per il traffico nazionale viene stimato in un incremento di 4- 12 milioni di viaggi anno. A tal fine si rende necessaria una chiara ed esaustiva analisi della domanda di trasporto aereo che tenga conto anche del trasporto elicotteristico.

Si ritiene che il patrimonio aeroportuale esistente nella Regione, se recuperato e ben gestito, oltre ad ottimizzare l'integrazione con gli aeroporti maggiori possa migliorare l'economia regionale attraverso attività aeree produttive che aumentino il livello occupazionale.

Gli aeroporti di Roma Ciampino e Roma Fiumicino sono stati inseriti, nell'ambito del PGT, tra gli aeroporti di rilevanza nazionale appartenenti quindi allo SNIT e costituiscono il sistema aeroportuale Romano.

Lo scalo Leonardo da Vinci, gestisce un traffico pari a 30 milioni di passeggeri/anno ed ha già praticamente raggiunto un traffico pari alla domanda prevista all'anno 2010.

La forte infrastrutturazione formata da una vasta e complessa area terminale, gli impianti operativi, la cargo city, il collegamento con la rete ferroviaria nazionale, consente la gestione di traffico passeggeri e merci molto superiore rispetto a quello attuale con un livello di consistenza e qualità paragonabile a quello di Francoforte.

Gli interventi in corso riguardano il completamento dell'assetto programmato per l'anno 2000, mentre l'ampliamento previsto per il 2015 è al momento fermo, sia per motivi di natura urbanistica e ambientale sia per la mancanza di un programma complessivo di potenziamento e sviluppo del sistema aeroportuale romano, regionale e nazionale.

Lo scalo di Ciampino che nel 1998 eserciva un traffico annuale di 732.000 passeggeri a fronte dei 25 milioni gestiti dall'aeroporto di Fiumicino, oggi, per il forte incremento dei voli charter e "Low cost", comincia ad essere saturo.

- L' aeroporto di Latina;
- L'aeroporto di Viterbo;
- L'aeroporto di Rieti;
- L'aeroporto di Frosinone;
- L'aeroporto di Guidonia;
- L'aeroporto dell'Urbe con funzione di aeroclub di Roma.

Rappresentano criticità del sistema aeroportuale:

- la carenza dei necessari collegamenti terrestri che non permettono un adeguato coordinamento degli scali facenti parte dello stesso sistema aeroportuale.

- 119
- le gestioni aeroportuali, in relazione ai processi di privatizzazione e di liberalizzazione dell'handling, ai meccanismi di allocazione degli slot aeroportuali e all'assistenza al traffico aereo.
  - le anomalie che hanno penalizzato in Italia lo sviluppo dell'aviazione generale che ha assunto in Europa (come ad esempio in Francia) una consistenza in flotta ed ore volate nei cui confronti l'Italia è praticamente inesistente e la cui eliminazione richiede una forte azione legislativa.
  - la mancanza di Società di Gestione a maggioranza pubblica con la presenza della Regione e degli Enti locali competenti per territorio, la anomalia che consente ad aeroporti commerciali, dotati di notevoli risorse finanziarie, di disporre gratuitamente dei servizi antincendio e di assistenza al volo forniti rispettivamente da Ministero dell'Interno e dall'ENAV, e pone invece in aeroporti minori, privi di risorse, gli oneri per gli stessi servizi a carico dell'operatore aeroportuale (normalmente Aero Club locale).

## 7.2. PROPOSTA DI ASSETTO AEROPORTUALE REGIONALE

E' obiettivo del sistema aeroportuale regionale:

- far emergere e soddisfare il potenziale di domanda nazionale oggi non ancora espresso, e sviluppando le opportunità di attrazione di traffico turistico internazionale;
- valorizzare le specializzazioni (linea, charter, cargo, courier, posta), e per questa via sfruttare al tempo stesso le economie di scala derivanti dalla focalizzazione su un determinato segmento di traffico e le sinergie derivanti dall'operare in un sistema.

Laddove le esigenze di traffico rispetto alla capacità lo richiedessero, il sistema potrebbe consentire il decentramento della stessa tipologia di traffico. Il sistema richiede ovviamente un'adeguata rete di infrastrutture di collegamento fra i rispettivi "sotto-bacini" di traffico.

Va aggiunto che una più equilibrata distribuzione territoriale del traffico aereo, anche dei segmenti più ricchi di esso, potrà stimolare una più uniforme crescita di attività economiche dirette e indotte, oltre che di occupazione.

Obiettivo è quindi la creazione di un sistema incentrato sull'aeroporto Leonardo Da Vinci come scalo internazionale e sugli aeroporti di Ciampino attualmente al limite della saturazione per i voli charter e low cost e gli aeroporti di Latina, Frosinone e Viterbo per accogliere il traffico charter e lowcost trasferito da Ciampino.

Le altre strutture aeroportuali esistenti saranno specializzate per tipo di servizio come indicato di seguito compatibilmente con la sicurezza aerea e con i progetti del Ministero della Difesa:

- L'aeroporto dell'Urbe, (oggi aeroclub di Roma) diverrà l'aeroporto executive della Capitale.
- L'Aeroporto di Viterbo verrà prevalentemente adibito all'attività di protezione civile.
- L'Aeroporto di Rieti per le caratteristiche meteorologiche dell'area avrà come utilizzo prevalente l'attività di volo a vela.
- l'aeroporto di Latina scuola del mediterraneo per piloti (ala fissa) di aviazione generale, verrà adeguatamente attrezzato per accogliere il traffico charter e low-cost trasferito da Ciampino. Questo aeroporto, per la sua ubicazione a circa 45 minuti da Roma, si presta particolarmente:
  - per accogliere il traffico passeggeri con collegamenti su gomma e rotaia già presenti e che verranno rinforzati,
  - per accogliere un traffico turistico diretto a Roma e Napoli oltre alle aree turistiche del Circeo, del litorale di Formia e Gaeta e le isole Pontine.
- L'aeroporto di Frosinone verrà utilizzato, oltre che per assorbire parte dei traffici charter e low cost, anche per la manutenzione elicotteri favorita dalla presenza della Soc. Augusta e scuola per piloti (ala rotante) a servizio dell'Area mediterranea.

- L'aeroporto di Guidonia diventerà l'AeroClub di Roma (oggi all'Urbe).

Dal punto di vista delle infrastrutture di accesso alle aree aeroportuali:

Per l'aeroporto di Fiumicino i problemi di accessibilità sono stati in gran parte risolti con la costruzione della terza corsia autostradale e con i servizi ferroviari diretti (Linea FR3), anche se le frequenze e l'accessibilità ferroviaria sono ancora insoddisfacenti.

Per lo scalo di Ciampino, per il forte incremento avuto si potrebbero migliorare l'accessibilità utilizzando la ferrovia Ciampino - Roma attraverso la realizzazione di uno specifico nodo di scambio servito da un sistema innovativo di trasporto passeggeri di tipo automatico, per il quale la Regione Lazio già dispone di un interessante studio di fattibilità.

Per la nuova funzione di scalo passeggeri prevista per l'aeroporto di Latina sarà indispensabile realizzare oltre al nuovo collegamento autostradale previsto, una bretella di raccordo tra la ferrovia Roma Napoli e l'interno della nuova area portuale.

L'entrata in servizio entro il 2005 dell'alta velocità tra Roma e Napoli renderà disponibili tracce ferroviarie che potranno essere utilizzate per un servizio cadenzato tra il nuovo scalo aeroportuale e le città di Roma e Napoli con tempi di percorrenza inferiori all'ora.

Per la regione Lazio lo sviluppo del sistema aeroportuale deve prevedere oltre alla crescita programmata dell'hub di Roma Fiumicino anche la crescita dei restanti aeroporti nella logica del decentramento del traffico e dell'avvicinamento dell'offerta ai luoghi di effettiva origine della domanda.

In ogni caso dovranno essere garantite le condizioni di sostenibilità economica degli aeroporti e dei soggetti che vi operano basata su una soglia di traffico minima, valutabile intorno a 500 +600.000 passeggeri/anno.

Parallelamente si offriranno ulteriori opportunità di crescita per i restanti aeroporti, i quali non svolgeranno solo funzioni di federaggio verso i due hub, ma potranno sviluppare collegamenti point to point di breve e medio raggio; ciò costituirà anche un incentivo all'ingresso di nuovi vettori sul mercato del trasporto aereo. In prospettiva il potenziamento degli aeroporti regionali potrebbe estendersi, ove esistano adeguate prospettive di traffico, ai collegamenti di lungo raggio, anche con passeggeri in transito.

### 7.3. L'ASSETTO GESTIONALE

La realizzazione del nuovo assetto aeroportuale ipotizzato richiede il coinvolgimento dei seguenti soggetti:

Ministero delle Finanze ed Ente Nazionale Aviazione Civile per il trasferimento del demanio aeronautico alla Regione per l'assunzione dei compiti conferiti dal decreto legislativo 422/1997, Enti locali competenti per territorio ove si trova l'aeroporto per la costituzione delle Società di Gestione, Comandi provinciali dei VV.F. ed ENAV (nazionale) per la certificazione dei servizi da rendere negli aeroporti regionali, ENAC per l'approvazione dei progetti per l'adeguamento delle infrastrutture ed impianti degli aeroporti regionali nel rispetto della normativa ICAO, strutture Regionali per il supporto all'attuazione del piano nelle proprie rispettive competenze.

E dovrà prevedere:

- la razionalizzazione ed il rafforzamento del sistema infrastrutturale stradale e ferroviario per garantire l'accesso di persone e merci alle aree aeroportuali.
- la realizzazione di interventi volti alla tutela del paesaggio ed al contenimento dell'impatto acustico sulle aree circostanti.

In particolare si ritiene che l'utilizzo dell'aeroporto di Latina per il traffico passeggeri con voli charter e low cost permetterà un forte sviluppo economico dell'area di Latina con un forte incremento del livello occupazionale.

Si ritiene infine che il nuovo assetto aeroportuale ipotizzato per poter trovare concreta attuazione richieda, per la complessità degli interventi da realizzare e per una adeguata gestione dell'intero sistema la creazione di una nuova società di scopo.

La nuova società regionale, per la quale è stato ipotizzato il nome di "LAZIOAVIO", debba avere una configurazione di "Autorità aeroportuale regionale" che:

- avrà la proprietà di tutti i cespiti patrimoniali e dei sedimi aeroportuali (escluso Fiumicino),
  - provvederà a tutti gli adempimenti in materia di sicurezza del trasporto aereo,
  - provvederà al reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione del piano e per gli investimenti necessari alla gestione oneri che, come previsto dalle leggi in vigore, sono a carico dei soggetti gestori degli scali anche se sono possibili forme di intervento dello Stato.
- Si valuterà durante la stesura del PRMTL la necessità di creare società specifiche di gestione per il singolo aeroporto e nello specifico si potrà ricorrere a società a capitale misto con le province e i comuni direttamente coinvolti ed anche con la presenza di privati in caso di interventi in "project financing".



#### 7.4. IL TRASPORTO DELLE MERCI

Per quanto concerne il trasporto aereo delle merci, le linee guida :

- programmano lo sviluppo della capacità aeroportuale per le merci (cargo, posta, courier) evitando la polverizzazione delle iniziative e, laddove ne ricorrano le condizioni, individuando siti a prevalente vocazione cargo e incentivando la lavorazione in loco delle merci;
- promuovono la costruzione di infrastrutture ferroviarie di accesso ai terminali cargo, ove i volumi, in concorso con il trasporto passeggeri, ne rendano sostenibili i costi di esercizio;
- in relazione al settore cargo (merci) dell'aeroporto di Fiumicino, è necessaria una implementazione delle politiche relative allo sviluppo di questo segmento di mercato.

Infatti nel quadrante Nord-Ovest insistono oltre che le strutture aeroportuali cargo anche l'interporto a gestione mista regionale, e due significative strutture private. Quindi si possono realizzare sinergie sulla rete logistica e del trasporto merci, liberando così l'area metropolitana di Roma dal traffico di merci non "pallettizzate". L'organizzazione dei tempi della città e della logistica intermodale realizzerebbero un abbattimento dei costi diretti e indiretti significativo, rendendo competitivo tutto il sistema cargo di Fiumicino.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale regionale, va rilanciato lo scalo di Fiumicino come "hub" e, quindi, come sistema complessivo di arrivo e partenza dei voli nazionali e internazionali.

Al tempo stesso va perseguito lo sviluppo dell'Aeroporto di Latina, per scaricare la sovraesposizione delle infrastrutture aeroportuali di Ciampino. Fiumicino come hub che, diversamente, va sviluppato in una ottica di "Distretto Industriale", anche sul versante del lavoro.

Questo indirizzo viene confermato dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero Università e Ricerca, che per mezzo di un decreto legislativo hanno individuato nel perimetro geografico di Castel Romano/Fiumicino il Distretto Aeronautico/Aerospaziale con successiva stipula di un protocollo d'intesa tra Regione Lazio e Università La Sapienza. Tali condizioni sono il punto di partenza per realizzare un distretto di lavoro in cui ricerca, innovazione tecnologica, produzione e formazione permanente possono fare di Fiumicino un distretto di eccellenza a livello mondiale.

## 8. I PORTI ED IL TRASPORTO MARITTIMO

### 8.1. SITUAZIONE ATTUALE E CRITICITÀ.

Nel 1998 la Regione Lazio considerata la rapida evoluzione del trasporto marittimo con l'introduzione di traffici specializzati e con contenitori, trasporti con navi di tipo ro-ro e Io-Io, ha predisposto un Piano di coordinamento dei Porti che recepisce le direttive del Quadro di Riferimento Territoriale e che tiene conto di:

- sviluppo del traffico crocieristico;
- progressivo incremento delle dimensioni e delle velocità delle tradizionali navi traghetto per trasporto misto di merci e passeggeri fino all'introduzione dei traghetti veloci;
- modifiche di dimensioni e forme delle tradizionali imbarcazioni a motore e a vela;
- evoluzione della normativa e quindi l'istituzione delle Autorità portuali (legge n. 84 del 1994) alle quali sono affidati ampi poteri di gestione complessiva dei porti di competenza,
- procedure per la concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica di diporto (D.P.R. 509/97).
- progressivo declino delle attività di pesca;

e contiene:

- un'analisi delle criticità dei singoli sistemi portuali e dei relativi collegamenti alla rete stradale e ferroviaria;
- le indicazioni di carattere normativo e pianificatorio che individuano le reali prospettive di sviluppo e di razionalizzazione nei tre settori della pesca, del turismo e del commercio.

Le iniziative in atto nella regione sono principalmente rivolte ai porti turistici, in accordo al "Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio" approvato dal Consiglio Regionale nel dicembre 1998.

Si è stimato che complessivamente la realizzazione delle iniziative proposte nell'ambito del piano implica l'impiego di un capitale complessivo di 700 milioni di euro, per soli lavori.

La Regione Lazio gestisce il trasporto minimo da e per le isole dell'arcipelago pontino.

Questo collegamento riguarda il trasporto di passeggeri, merci, rifornimenti idrici e gas oltre il trasporto dei rifiuti.

Attualmente il collegamento avviene con servizi offerti in sovvenzione dalle compagnie Snip, Snap e Vetur con l'aggiunta di servizi abusivi nel periodo estivo.

Tale servizio non avviene con regolarità né le compagnie sono in grado di garantire alla popolazione delle isole un collegamento in tempi certi e con orari certi sull'intero arco annuale effettuato con mezzi di trasporto veloci e dotati della necessaria sicurezza e comfort.

#### 8.1.1. I TERMINALI DI TRASPORTO

Il sistema portuale laziale è costituito da tre poli:

- il polo di Civitavecchia;
- il polo Romano (Fiumicino-Anzio);
- il polo Pontino (Gaeta-Formia-Terracina) di cui fanno parte le strutture portuali delle isole di Ponza e Ventotene.



Tutte le strutture portuali laziali prestano servizio misto merci-passeggeri; Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta sono scali adibiti anche al traffico di prodotti petroliferi.

Il porto di Civitavecchia con il traffico passeggeri, merci e crocieristico, è l'infrastruttura chiave del sistema portuale laziale, con i suoi 18 accosti per oltre 3,200 metri di banchine e circa 73,000 Mq. di piazzali.

Il porto di Civitavecchia è stato inserito, nell'ambito del PGT, tra i porti di rilevanza nazionale inclusi nello SNIT e svolge un ruolo fondamentale nei collegamenti con navi traghetto per la Sardegna, nei periodi di punta della stagione turistica.

A Civitavecchia, qualificato come porto nazionale e dotato di Autorità Portuale, sono in atto approfondimenti e studi, anche di integrazione con il sistema di trasporto terrestre e con il sistema intermodale regionale.

Le altre strutture portuali sono dotate di un numero limitato di accosti per merci secche e passeggeri (da due a tre), e anche la disponibilità di piazzali risulta assai limitata; (supera infatti i 10,000 Mq. solo nei porti di Gaeta e di Anzio).

Il porto di Gaeta dovrebbe diventare il secondo porto commerciale della regione ed acquisire, inoltre, la qualifica di porto frontaliero dell'U.E., con opportuno potenziamento degli uffici doganali.

Il porto di Ostia-Fiumicino

L'area di Ostia-Fiumicino è fortemente infrastrutturata, sia per i collegamenti stradali che ferro viari.

Tale infrastrutturazione è legata alle caratteristiche urbane dell'area e alla presenza dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino.

Un altro elemento di rilevanza deriva dal fatto che permette l'attracco di navi di grande tonnellaggio come le petroliere.

## 8.2. I COLLEGAMENTI MARITTIMI.

L'insieme dei collegamenti marittimi esistenti e pianificabili tra diverse località può costituire un ulteriore elemento di definizione di sistemi portuali.

Da questo punto di vista si possono distinguere le seguenti tipologie di collegamento:

- Linee di trasporto merci;
- Linee crocieristiche;
- Linee di traghetti per le isole maggiori (Sardegna, Sicilia, Corsica);
- Linee di collegamento con le isole minori (Pontine).

Con riferimento a tali tipologie si possono individuare sistemi a rete in cui l'elemento comune

di definizione del sistema siano i collegamenti principali.

IL SISTEMA CIVITAVECCHIA - FIUMICINO-GAETA: LA RETE DEI TERMINALI CROCIERISTICI  
Questo sistema portuale è caratterizzato per essere capolinea sia di crociere che di traghetti per le isole maggiori. Entrambe le località portuali sono al servizio dello stesso mercato, sia che si tratti del mercato vacanziero per le isole maggiori, sia del mercato del turismo internazionale diretto alle località romane.

IL SISTEMA ANZIO - FORMIA - PONZA - VENTOTENE: LA RETE DEI COLLEGAMENTI CON LE ISOLE

Si tratta di un sistema che comprende tutte le località regionali del continente permanentemente collegate con le isole Pontine.

IL SISTEMA GAETA/FORMIA - ANZIO - FIUMICINO - CIVITAVECCHIA: LA RETE DEI COLLEGAMENTI COSTIERI

Lo sviluppo delle "Metropolitane del mare" per il trasporto misto di passeggeri e merci può trovare una idonea realizzazione in una rete di linee marittime che collegano regolarmente (in modo permanente o stagionale) le diverse località portuali della regione. Eventualmente una linea del genere può comprendere anche scali alle isole Pontine, incrementando in tale modo l'offerta del trasporto turistico.

IL SISTEMA ANZIO-NETTUNO - S. FELICE-TERRACINA - PONZA-VENTOTENE: LA RETE DEL DIPORTO MAGGIORE

Dal punto di vista turistico è definibile un sistema costituito da un circuito marittimo di collegamento con località di particolare attrattività turistica, quale quelli indicate. Un tale sistema turistico potrebbe essere ben collegato con il sistema precedentemente illustrato, determinando una proficua integrazione tra una "metropolitana del mare" ed un circuito prettamente turistico.

SCHEMA DI APPARTENENZA AI SISTEMI		Civitavecchia	Fiumicino	Anzio	Nettuno	S. Felice Circeo	Terracina	Gaeta	Formia	Ponza	Ventotene
Sistemi funzionali	Merchi Internazionali	■	■					■			
	Crociéristica	■	■					■			
	Petroliifer	■	■					■			
	Turismo				■	■	■	■	■	■	■
Sistemi territoriali ambientali	Porti portuali	■	■								
		■	■								
		■	■								
		■	■								
Sistemi di interconnessione a rete (collegamenti marittimi)	Terminali crociéristici	■	■								
	Collegamenti isole			■					■	■	■
	Collegamenti costieri	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	Reti di porto maggiore	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

### 8.3. PROPOSTA DI ASSETTO DEL SISTEMA PORTUALE REGIONALE

I porti devono essere considerati quali poli generatori di scambio di merci e persone in entrata ed in uscita e pertanto dovranno essere attrezzati e specializzati nelle loro funzioni in coerenza con le indicazioni risultanti dal realizzato Piano di difesa e di conservazione delle coste.

E' prevista la realizzazione di opere nei principali porti commerciali di:

- Civitavecchia (Porto Grandi Masse e completamento porto commerciale);
- Fiumicino;
- Gaeta.

#### 8.3.1. IL DIPIORTISMO NAUTICO

Il D.P.R. del 2.12.1997 introduce la distinzione tra "porto turistico", "approdo turistico" e "punto di ormeggio". porti o approdi turistici sono considerati complessi (porti turistici) o porzioni di complessi (approdi turistici) di strutture amovibili ed inamovibili destinati in maniera esclusiva o precipua alla nautica da diporto.

I punti di ormeggio sono caratterizzati da totale rimovibilità delle opere. (il regolamento quindi non si applica alle queste ultime strutture)

Per il Piano di Coordinamento dei Porti della regione Lazio i "porti turistici" sono costituiti dalle strutture rivolte ad accogliere la nautica maggiore mentre gli "approdi turistici" sono costituiti dalle strutture rivolte ad accogliere la nautica minore.

#### A. I PORTI TURISTICI

Nel settore della portualità turistica, l'obiettivo è quello di costituire un sistema di porti e approdi strutturato secondo una gerarchia ed una distribuzione territoriale in grado di offrire una copertura costante di servizi e funzioni di livello qualitativo e condizioni ambientali soddisfacente. Sono quindi necessari studi atti a stabilire le norme e i requisiti minimi che devono essere osservati dai porti e gli approdi esistenti e di nuova realizzazione.

Per le diverse tipologie di porto e approdo, in funzione dell'ubicazione e dello specifico ruolo che riveste il sito, dovranno essere definiti gli standard necessari e la dotazione di servizi minimi a terra cercando di combinare lo sviluppo del settore nautico con i principi di salvaguardia ambientale.

**Tab 1 - Porti turistici esistenti**

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Riva di Traiano	Civitavecchia	1.000
Porto di Nettuno	Nettuno	850
Base Nautica Flavio Gioia	Gaeta	310
<b>TOTALE</b>		<b>2.160</b>

## ELENCO DEI PORTI TURISTICI DEL LAZIO (DAL PIANO DI COORDINAMENTO DEI PORTI)

Tab. 1 - Porti turistici esistenti

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Riva di Traiano	Civitavecchia	1.000
Porto di Nettuno	Nettuno	850
Base Nautica Flavio Gioia	Gaeta	310
<b>TOTALE</b>		<b>2.160</b>

Tab. 2 - Porti turistici da adeguare

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Darsena Romana	Civitavecchia	60
Darsena Traiana	Fregene	50
Fiumara Grande	Fregene	600
S. Felice Circeo	S. Felice Circeo	250
S. Maria	Gaeta	50
Caposele	Formia	70
Porto di Formia	Formia	600
<b>TOTALE</b>		<b>1.680</b>

Tab. 3 - Ampliamenti di porti turistici

Porto	Comune	Ricettività della nuova struttura (unità)	Posti barca esistenti (unità)	Incremento di posti barca (unità)
S. Marinella*	S. Marinella	500	210	290
Anzio	Anzio	800	200	600
Terracina	Terracina	500	120	380
<b>TOTALE</b>		<b>1.800</b>	<b>530</b>	<b>1.270</b>

Tab. 4 - Nuovi porti turistici

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Porto di Fregene	Montalto di Castro	600
Ladispoli	Ladispoli	400
Porto di Roma	Fregene	1.500
Gaeta	Gaeta	400
<b>TOTALE</b>		<b>3.700</b>

### PORTI TURISTICI NELLE ISOLE

Tab. 5 - Porti turistici da adeguare alle norme del presente piano

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Porto Romano	Ventotene	70
<b>TOTALE</b>		<b>70</b>

Tab. 6 - Ampliamenti di porti turistici

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Porto di Ponza	Ponza	450
<b>TOTALE</b>		<b>450</b>

Tab. 7 - Realizzazione di sezioni specializzate in porti esistenti

Porto	Comune	Ricettività della nuova struttura (unità)	Posti barca esistenti (unità)	Incremento di posti barca (unità)
Porto Nuovo di Ventotene	Ventotene	180	30	150
<b>TOTALE</b>		<b>180</b>	<b>30</b>	<b>150</b>

Tab. 8 - Nuovi porti turistici

Porto	Comune	Posti barca (unità)
Cala dell'Acqua	Ponza	500
<b>TOTALE</b>		<b>500</b>

## B. GLI APPRODI TURISTICI

La rete del diporto minore si configura come un sistema capillare in grado di integrare il sistema dei porti e soddisfare la domanda crescente di turismo nautico delle piccole imbarcazioni (natanti da 4 a 10 metri, trasportabili su carrello e di facile alaggio e messa in acqua).

Il sistema degli approdi dovrà essere organizzato e sia per quanto riguarda gli standard prestazionali che gestionali, che di servizio.

La rete degli approdi dovrà integrarsi come complesso delle strutture di servizio alle zone della Regione il cui sviluppo è legato alla valorizzazione e la protezione delle aree costiere di pregio ambientale.

La Regione dovrà pertanto predisporre le forme di gestione e di concessione di tali aree nell'intento di garantire il corretto uso della risorsa ambientale.

### APPRODI TURISTICI

Tab. 9 - Approdi turistici da adeguare

Porto	Comune	Posti barca (unità)
S. Severa / Muletto	S. Marinella	100
Fiumara Grande	Roma	900
Rio Martino	Latina / Sabaudia	500
Inland Sea	Sabaudia	200
Foce Sisto	Terracina	300
Sperlonga	Sperlonga	200
Darsena Comunale dei Pescatori	Gaeta	150
Darsena La Mola	Formia	50
Scauri	Minturno	70
<b>TOTALE</b>		<b>2.470</b>

Tab. 10 - Ampliamenti di approdi turistici

Approdo	Comune	Ricettività della nuova struttura (unità)	Posti barca assistenti (unità)	Incremento di posti barca (unità)
Canale dei Pescatori	Roma	300	80	220
Porto Badino	Terracina	800	150	650
Canale S. Anastasia	Fondi	400	100	300
Darsena S. Carlo	Gaeta	200	150	50
<b>TOTALE</b>		<b>1.700</b>	<b>480</b>	<b>1.220</b>



## ELENCO DEGLI APPRODI TURISTICI DEL LAZIO (DAL PIANO DI COORDINAMENTO DEI PORTI)

Tab. 11 - Nuovi approdi turistici

Approdo	Comune	Posti barca (unità)
Foce Marta	Tarquinia	500
Molo Matteuzzi	Civitavecchia	200
La Frasca	Civitavecchia	200
Fosso Arrone	Fiumicino	300
Fosso di Pratica di mare o Fosso della Crocetta	Pomezia	400
Nettuno	Nettuno	300
Lago Lungo	Sperlonga	300
Pineta di Vindicio	Formia	150
Foce Garigliano	Minturno	400
<b>TOTALE</b>		<b>2,750</b>

### 8.3.2. METROPOLITANA DEL MARE

Le linee guida prevedono uno sviluppo del trasporto marittimo costiero come già in essere nel

Golfo di Napoli e da realizzare mediante una linea di collegamento delle varie città del litorale laziale e/o con un servizio interregionale da realizzare mediante aliscafi e/o navi veloci per

il traffico passeggeri e con navi da carico per il trasporto delle merci attrezzando opportunamente sia le aree portuali che i collegamenti stradali e ferroviari con l'Interland.

Si prevede di eseguire uno studio di fattibilità volto alla verifica della convenienza a realizzare

una rete strutturata di porti turistici e di attracchi lungo l'intero litorale anche al fine di valorizzare i "Water front" delle numerose città che si affacciano sul litorale laziale.

### 8.4. L'ASSETTO GESTIONALE

La Regione Lazio oltre alle funzioni di programmazione, finanziamento e controllo, gestisce il trasporto minimo da e per le isole dell'arcipelago pontino e relativo a passeggeri, merci, rifornimenti idrici e gas oltre il trasporto dei rifiuti.

Il ridotto traffico laziale non ha giustificato fino ad oggi la creazione di una specifica società di navigazione gestito dalla Caremar insieme al traffico della Campania.

Di fatto il trasporto marittimo laziale non solo non è mai decollato ma viene svolto in modo irregolare ed anche abusivo nei collegamenti estivi con le isole pontine.

Si ritiene che gli aumenti di traffico già registrati e previsti:

- sia relativamente a passeggeri e croceristi;
- sia per la convenienza del trasporto merci via mare anche in considerazione dello sviluppo dei porti laziali Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino;

- sia per la ipotizzata realizzazione di una infrastruttura di trasporto marittimo: "Metropolitana del mare".

La attuale carenza dei servizi offerti in sovvenzione dalle attuali compagnie Caremar, Snip, Snap e Vetor necessita di un intervento radicale al fine di garantire alla popolazione delle isole un collegamento in tempi certi e con orari certi sull'intero arco annuale effettuato con mezzi di trasporto veloci e dotati della necessaria sicurezza e comfort.

Appare evidente la necessità di mettere a punto con gli organismi competenti e col territorio, un capitolato prestazionale da concretizzare in un "Contratto di Servizio" che permetta di mettere a gara detta attività, in modo da garantire un servizio adeguato ad un prezzo determinato da una competizione tra le Ditte partecipanti

Nella predisposizione del PRMTL si valuterà la convenienza di creare una nuova società di navigazione pubblico/ privata che oltre a garantire il collegamento di passeggeri e merci con le isole pontine sull'intero arco annuale possa effettuare anche altri collegamenti e servizi previsti nelle presenti linee guida e che saranno oggetto di successiva analisi e relativo piano di fattibilità tecnico-economica sulla base dei forti incrementi di traffico già registrati:

trasporto di passeggeri e croceristi in forte incremento nel Porto di Civitavecchia, trasporto merci via mare anche in considerazione dello sviluppo dei porti laziali di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino, realizzazione di una infrastruttura di trasporto marittimo: "Metropolitana del mare".

Il nuovo sistema proposto per la portualità sembra giustificare la creazione di una nuova struttura di gestione regionale del servizio marittimo che dia regolarità al trasporto passeggeri sull'intero arco annuale nei collegamenti con le isole pontine e più in generale incrementi il trasporto marittimo delle merci scaricando la rete viaria in queste aree costiere con forte sviluppo turistico.

E' stato ipotizzato per la nuova società il nome di "LAZIOMAR" .


#### 8.5. IL TRASPORTO DELLE MERCI

I porti del Lazio costituiscono una notevole fonte di flusso merci.

Nel 1995 sono state movimentate 17 milioni di tonnellate, di cui circa 11,400 milioni di rinfuse liquide.

Gli interventi, da individuare in un apposito piano di settore dovranno essere ispirati alle seguenti azioni strategiche:

- promozione della realizzazione di sistemi portuali, finalizzati al conseguimento di maggiori economie di scala e dello sviluppo delle complementarità funzionali e delle sinergie tra porti;
- promozione di interventi di progettazione e realizzazione di una rete efficiente di terminali di cabotaggio, per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le "autostrade del mare" come alternativa al trasporto interno e infra-UE stradale;

- 
- interventi di potenziamento delle connessioni porto-territorio, con particolare attenzione alle funzioni dei corridoi tirrenico e adriatico, in vista dell'innesto dei corridoi sulle trasversali transeuropee;
  - estensione dell'offerta di servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità; la specializzazione dovrà avvenire a livello di sistemi di porti e non necessariamente all'interno del singolo porto. Lo sviluppo del sistema portuale è strettamente connesso per le merci agli interventi di potenziamento della rete ferroviaria (linee AC, adeguamento delle sagome e del peso rimorchiabile).

Per quanto concerne, in particolare, lo sviluppo del traffico di cabotaggio, il PRMTL individuerà un congruo numero di scali che dovranno essere attrezzati per ridurre i tempi di carico e scarico e connessi ad una rete di nodi di interscambio ubicati nei principali bacini di traffico.

Ai fini dell'allocazione delle risorse, sono stati individuati alcuni criteri di individuazione delle priorità di intervento sui porti dello SNIT:

- finanziare interventi infrastrutturali di determinati porti da destinare esclusivamente al cabotaggio marittimo;
- includere tra gli interventi da finanziare a carico dello Stato tutte le opere che riguardano la sicurezza e la protezione dei porti, che favoriscono l'adeguamento delle strutture portuali per il cabotaggio marittimo di merci pericolose, nonché le opere che consentono l'inserimento dei porti nelle reti di trasporto transeuropee;
- privilegiare i progetti con maggiori ricadute economiche e sociali, opportunamente accompagnati da analisi benefici-costi.

A tal riguardo la convergenza tra gli obiettivi di sviluppo del trasporto marittimo e l'eventuale interesse di investitori privati può essere conseguita con l'aumento dei volumi e dell'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi. Questo richiederà l'integrazione del trasporto marittimo con il trasporto su strada e su rotaia cosa che consentirà di massimizzare la redditività della gestione "integrata" delle opere e dei servizi portuali con gli altri servizi terziari (commerciale, direzionale, deposito e stoccaggio ecc.);

## 9. IL TRASPORTO MERCI ED IL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE

### PREMESSA

Il PGT individua nel comparto del trasporto delle merci una componente strategica del sistema economico nazionale e prevede nel sistema nazionale degli interporti e dei centri intermodali solo gli impianti di Orte e Frosinone.

Con deliberazione n° 606 del 23 dicembre 1999 la Regione Lazio adottava il "Piano Regionale delle Merci" di cui all'art. 12 della Legge 30/98 che si richiama agli indirizzi strategici del PGT che rappresentano il quadro di riferimento.

Il principale obiettivo del Piano era la razionalizzazione dell'assetto organizzativo e logistico del trasporto merci regionale in accordo con gli obiettivi dell'integrazione europea, collocando l'Italia come "piattaforma" nel Mediterraneo, attraversata da tre grandi direttrici trasversali di portata mondiale.

A fronte di un movimento di merci nel Lazio al 1999 superiore ai 100 milioni di tonnellate/anno di cui, 88 milioni trasportate su strada, 11 milioni via mare, 3 milioni su ferro o via aerea (dati 1994) il piano prevede uno sviluppo del trasporto intermodale, valutato in circa 33,5 milioni di tonnellate di movimentazione complessiva.

Il trasporto di merci con modalità ferroviaria si è ridotto del 5% nel trasporto tradizionale, mentre il trasporto con modalità combinata è aumentato del 120% e con container del 55%.

Il piano individua una rete di centri, sul principio "centro + satelliti [hub & spoke]", I "satelliti" sono articolati in tre categorie di cui Tivoli, Pomezia, Frosinone e Latina sono posti in "prima categoria" ed altri in seconda e terza categoria.

Tivoli, Fiumicino e Civitavecchia dovrebbero rappresentare centri intermodali dedicati al servizio dell'area romana.

Dai dati sopra esposti si evidenzia che il sistema di trasporto delle merci nella regione soffre di una molteplicità di inefficienze:

la pressoché totale dipendenza dall'autotrasporto;  
il ruolo marginale svolto dal trasporto ferroviario ed in particolare dal trasporto intermodale anche se è positivo l'aumento del trasporto combinato; la mancanza di un sistema organico di strutture logistiche mancando un disegno complessivo di nodi sui quali organizzare il sistema logistico regionale.

Senza risolvere queste criticità sarà impossibile abbattere i costi logistici del sistema produttivo del Lazio, o perseguire gli obiettivi ambientali, energetici e di sicurezza alla base del Piano.

### 9.1. LA SITUAZIONE ATTUALE

Per quanto riguarda le infrastrutture nodali del sistema logistico regionale, oltre ai porti ed agli aeroporti la situazione attuale può essere così configurata.

### 9.1.1. GLI INTERPORTI

Il Lazio è interessato da due iniziative di tipo interportuale riconosciute dal PGTL del 2001:

- Orte : distribuzione merci per e dal nord Italia, con funzione specifica di raccordo con il Porto di Civitavecchia che richiede il completamento autostradale;
- Frosinone: (integrato con lo scalo di Latina) al servizio del sistema economico produttivo delle due province di Latina e Frosinone).

### 9.1.2. I TERMINALI INTERMODALI

Nel Lazio sono presenti tre centri intermodali strada-ferrovia in aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato (Latina, Pomezia Santa Palomba, Roma Smistamento), più un quarto centro a Piedimonte San Germano, a servizio prevalentemente dello stabilimento FIAT di Cassino.

Il terminale di Pomezia, ubicato a 30 Km a sud dell'area urbana di Roma, è a servizio di una delle aree più industrializzate della Regione che scambia, attraverso dei treni navetta con provenienza e destinazione, a nord con Milano e Torino, a sud con Marcianise e Catania, un complessivo di oltre 1.1 milioni di tonnellate di merci.

Il terminale di Latina, è un impianto di ridotte dimensioni che si trova lungo la linea Roma-Napoli, via Formia, e funge da supporto a Pomezia.

Il traffico, scambiato anche in questo caso con Catania e Milano, ammonta a meno di 200 mila tonnellate annue.

Roma Smistamento, a nord dell'area urbana di Roma sulla linea lenta per Firenze, è polo di traffici da e per il Nord Italia (prevalentemente area Milanese) ma ha funzione prevalentemente di smistamento dei convogli.

La funzione intermodale è limitata ad un movimento annuo di 80 mila tonnellate. Tra le ragioni di un traffico così contenuto vi è la ridotta accessibilità dovuta ad una rete stradale di scarsa capacità e basse prestazioni.

Il terminale di Piedimonte S. Germano, si trova lungo la linea Roma-Napoli via Cassino.


Annualmente in tale centro si trattano circa 450 mila tonnellate di merce di cui un terzo nel settore intermodale.

Le attività del terminale consistono in treni settimanali verso Torino, Fiorenzuola, Termini Imerese, Novi Ligure, in spedizioni settimanali di gruppi di carri verso Palermo, Catania e Mannheim e, infine in spedizioni non periodiche per l'estero (Regno Unito, Olanda, Danimarca e Svezia).

Il terminale serve gli impianti industriali dello stabilimento FIAT che movimentano 800 mila tonnellate annue.

Complessivamente il traffico dei centri merci del Lazio è in aumento; infatti nel triennio 1993-1996 è quasi triplicato passando da un totale di 306 mila tonnellate nel 1993 a circa 840 mila tonnellate nel 1996.

A seguito di tale crescita risulta limitata la capacità residua dei terminali per cui sono previsti nel breve-medio termine interventi di potenziamento.



### 9.1.3. GLI IMPIANTI DELL'AREA ROMANA

L'area romana registra la presenza dei seguenti tre impianti:

- Fiumicino rivolto alla integrazione con il trasporto merci aereo, marittimo ferroviario;
- Tivoli al servizio del settore produttivo locale e dell'agro-alimentare (C.A.R.);
- Civitavecchia integrata con Orte, al servizio dell'intermodalità marittima e del trasporto container.

Fiumicino, Civitavecchia, Tivoli costituiscono i vertici di un triangolo che, in termini di organizzazione dell'offerta logistica, risponde alle reali esigenze del sistema metropolitano. In particolare Fiumicino per la sua vicinanza all'HUB aeroportuale intercontinentale svolge un significativo ruolo intermodale e di supporto al traffico container per la sua naturale integrazione sia al terminal aereo Cargo City, sia alla linea ferroviaria Roma - Pisa sia attraverso lo svincolo sull'autostrada A12 con il porto di Civitavecchia. L'impianto intermodale di Fiumicino e Tivoli per la sua posizione strategica consente una risposta alle esigenze di una domanda articolata di trasporto e di stoccaggio con la possibilità di organizzare i processi di distribuzione delle merci nell'ambito metropolitano

In particolare si vuole evidenziare la situazione dell'area regionale ad est di Roma l'area Tiburtina con oltre 200.000 residenti all'anno 2.000, rientra nelle zone Obiettivo 2 dei Fondi Strutturali europei e potrà usufruire di finanziamenti diretti da parte U.E.

L'area è caratterizzata da un tessuto di piccole e medie aziende con eccezione di alcune grandi società ad elevata capacità tecnologica e qualificata presenza sui mercati nazionali ed internazionali ed insediate storicamente nell'area. Sono previsti nell'area consistenti investimenti per oltre 50 milioni di euro per iniziative quali:

il polo tecnologico industriale della CCIAA che ha come obiettivo:

- fornire strumenti di sostegno alla diffusione della innovazione ed al trasferimento tecnologico a favore delle PMI per elevarne le vocazioni produttive e tecnologiche;
  - creare ed attrarre nuove iniziative imprenditoriali ad alta tecnologia.
- L'attività estrattiva, il distretto dell'Audiovisivo e della Tecnologia dell'Informazione e della Comunicazione che vede affiancati l'Unione degli Industriali di Roma ed il Comune di Roma.

L'impianto di Tivoli svolgerà in particolare un ruolo di grande rilievo a servizio regionale

Il Centro Agro-alimentare romano ubicato al confine della città di Roma in una localizzazione strategica della rete viaria e direzionale: (GRA, A1/A2, A24), è divenuto operativo nel 2003 con l'attività di mercato all'ingrosso dei prodotti ortofrutticoli ed ittici e destinato a diventare una vera e propria "città del Commercio" sarà dotato di spazio per la lavorazione e stoccaggio di merci agricole, aree per la grande distribuzione e per le attività direzionali. Il CAR possiede le potenzialità per soddisfare un bacino di utenza esteso non solo alla Provincia di Roma ma anche alle Province di Viterbo, Rieti, l'Aquila.

Tutte le aree indicate di seguito hanno una debolezza infrastrutturale riguardante sia la viabilità locale che i grandi assi viari ed in alcuni casi sono anche in aree ad elevata densità insediativa.

### 9.3. LO SCENARIO DI PIANO

Il PRMTL dovrà puntare a favorire lo sviluppo della intermodalità nelle forme strada - ferro, ferro - mare e ferro - aria, come strumento principe per l'efficientamento di questo settore.

Rinviando ai capitoli specifici sui porti e gli aeroporti per le strategie di sviluppo della intermodalità ferro - mare e terra-aria.

Per quanto riguarda la intermodalità strada - ferro il PRMTL dovrà procedere a:

- definire il sistema regionale delle infrastrutture nodali sulle quali impostare la organizzazione della intermodalità strada-rotaiia e terra - mare; specificare la tipologia funzionale dei singoli nodi;
- individuare gli interventi sulla rete stradale e sulla rete ferroviaria necessari per assicurare elevati livelli di accessibilità ai nodi del sistema.

Già in sede di Linee Guida è possibile individuare alcune invarianti di piano e precisamente:

- il completamento delle strutture interportuali di Orte e Frosinone;
- l'individuazione di una piattaforma logistica nell'area nord-est di Roma, ai confini della provincia di Roma e quella di Rieti;
- la realizzazione dei grandi nodi logistici annessi al porto di Civitavecchia ed all'aeroporto di Fiumicino;
- il potenziamento dei terminali intermodali di Pomezia e Latina.

Le Linee Guida demandano quindi al PRMTL il compito di definire le possibili alternative e valutarle sotto il profilo tecnico, economico, territoriale e ambientale.

#### LA LOGISTICA

Il fenomeno della globalizzazione ha prodotto un radicale mutamento del sistema delle attività e dei trasporti che si traduce sostanzialmente in un incremento numerico e tipologico dei beni trasportati.

La delocalizzazione della produzione nelle diverse aree del mondo alla ricerca: del costo minimo del lavoro, della legislazione ambientale favorevole, dei bassi costi di investimento ecc. unitamente alla concentrazione della produzione in fabbriche sempre più grandi ed in aree specializzate per sfruttare le economie di scala, ha determinato una forte crescita del trasporto di semi-lavorati e beni intermedi.

La riduzione dei costi del trasporto dai punti di produzione al consumo finale si realizza attraverso creazione di una adeguata rete logistica ed un sistema di interporti, centri intermodali ed aree di scambio.

La logistica industriale può essere definita dall'insieme delle attività legate alla produzione di un bene che si svolgono al di fuori dello stabilimento di produzione: quindi tutte le attività connesse con l'approvvigionamento delle materie prime o dei prodotti semilavorati, nonché tutte le attività connesse con la distribuzione nei punti vendita dei prodotti finiti. La logistica rappresenta una componente rilevante del sistema produttivo, la cui importanza è andata crescendo negli anni con la globalizzazione dei mercati e con la tendenza ad affidare all'esterno parte delle suddette attività.

Di conseguenza, i costi logistici rappresentano una quota significativa dei costi totali di produzione ed il contenimento di tali costi rappresenta un fondamentale elemento di competitività aziendale.

Poiché tale attività logistiche sono legate essenzialmente alla movimentazione sul territorio ed allo stoccaggio delle merci, materie prime, semi lavorati o prodotti finiti che siano, è evidente che la condizione essenziale per organizzare un efficiente sistema logistico aziendale è la disponibilità di un efficiente sistema di trasporto delle merci.

Le linee guida individuano le seguenti azioni:

- promuovere la competitività del sistema economico nazionale attraverso la razionalizzazione del sistema logistico;
- promuovere la sicurezza della circolazione e la qualità dell'ambiente attraverso nave e treno in alternativa alla strada dando adeguata considerazione al trasporto delle merci pericolose,
- contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi;
- promuovere l'efficienza delle singole modalità di trasporto e specie per il trasporto stradale la riduzione dei viaggi a vuoto.

La questione di fondo che dovrà essere approfonditamente affrontata in sede di PRMTL riguarda il sistema logistico al servizio diretto dell'area romana.

Il tema riguarda:

- la dimensione e la localizzazione di uno o più interporti sul principio di una sola grande struttura a servizio di tutta l'area o una molteplicità di medie strutture ubicate a corona intorno all'area.

La scelta effettuata dovrà permettere lo svolgimento di tre funzioni principali:

- sviluppo del trasporto coordinato come alternativa al tutto strada per i traffici generati ed entranti dalla capitale;
- organizzazione del sistema distributivo delle merci all'interno della capitale;
- offerta di strutture logistiche (magazzini, centri di scambio, parcheggi ecc.) a supporto dei poli industriali e commerciali della città.

L'attraversamento del nodo ferroviario di Roma da parte del traffico merci passante Nord-sud.

Originariamente previsto ad est con la realizzazione di un interporto nella zona di Tivoli richiede oggi un a doppia valutazione sia in considerazione dell'area merci di Fiumicino sia per l'utilizzo in futuro della rete ad alta velocità/capacità nelle ore notturne mantenendo peraltro la realizzazione dell'interporto di Tivoli.

Si ritiene infine utile evidenziare la necessità della redazione di un master-plan che tenga conto degli aspetti rilevanti in materia di logistica e circolazione delle merci negli ambiti urbani e di un osservatorio sulla logistica che permetta di individuare e coordinare gli interventi insieme ai necessari adeguamenti della rete ferroviaria al servizio delle merci inserendoli nel Programma prioritario delle opere di "interesse nazionale".

10. LE RISORSE FINANZIARIE E LE PRIORITA'  
LE RISORSE FINANZIARIE

Le principali fonti di copertura del piano possono essere così sintetizzate:

- per il finanziamento degli investimenti: il finanziamento statale, il cofinanziamento UE o da bilancio degli Enti Locali, capacità interna del sistema di autofinanziamento;
- per il finanziamento della gestione: le risorse esterne, ovvero forme di incentivazione;
- i rientri tariffari da trasporto pubblico, dal pricing delle strade (road e park-pricing);
- i risparmi da recupero di produttività aziendale;
- i tributi locali.

10.1. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA

*Finanziamenti per l'esercizio*

**Corrispettivi per Contratti di Servizio:**

Compagnia Co.Tra.L. S.p.A.	€ 193.749.921,63
Comuni e Ditte esercenti il TPL	€ 286.386.685,94
Linee Interregionali	€ 1.288.195,52
	€ 481.424.803,09

*Finanziamenti per nuovi mezzi ed infrastrutture*

Legge 194/98 (finanziamenti dati dallo Stato con le leggi 488/99 e 388/2000):

Legge 388/2000	€ 137.130.631,15
Legge 166/2002	€ 105.255.107,65
Piano Infrastrutture ATAC	€ 33.527.348,97
Piano Infrastrutture Co.Tra.L.	€ 22.105.243,16

Disponibilità anni 2004 - 2005	€ 303.597.039,92
Co.Tra.L.	acquistati n. 500 nuovi bus;
ATAC	acquistati filobus ed autobus urbani;
Privati	acquistati nuovi autobus.

10.2. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AD IMPIANTI FISSI

Le risorse che la Regione destina complessivamente al settore del trasporto pubblico locale su ferro pari complessivamente circa 797 Mln euro sono così ripartite:

€ 240.055.772,00 per i servizi ferroviari (Corrispettivi per i Contratti di Servizio 2004)	
Trenitalia S.p.A. :	€ 163.871.774,00
Met.Ro. S.p.A. :	€ 76.183.998,00

€ 556.901.000,00 per gli investimenti così ripartiti:

## 10.2. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AD IMPIANTI FISSI

Le risorse che la Regione destina complessivamente al settore del trasporto pubblico locale su ferro pari complessivamente circa 797 Mln euro sono così ripartite:

<b>€ 240.055.772,00 per i servizi ferroviari (Corrispettivi per i Contratti di Servizio 2004)</b>	
<b>Trenitalia S.p.A. :</b>	<b>€ 163.871.774,00</b>
<b>Met.Ro. S.p.A. :</b>	<b>€ 76.183.998,00</b>

### **€ 556.901.000,00 per gli investimenti così ripartiti:**

Ammodernamento tecnologico delle linee d'interesse regionale e locale ex concesse (anni 2004 e seguenti):

€ 241.000.000,00

Manutenzione straordinaria degli impianti fissi, delle infrastrutture e del materiale rotabile con risorse finanziarie trasferite alla regione ai sensi della l. 297/78; (triennio 2004/2006):

€ 14.600.000,00

Acquisto di nuovo materiale rotabile (40 convogli per il trasporto regionale) ai sensi del Protocollo d'Intesa fra Regione Lazio e Trenitalia.

Il cofinanziamento a carico della Regione, per gli anni 2004/2005 ammonta a:

€ 40.406.000,00

Accordo di Programma Quadro - Stralcio ferrovie - dicembre 2003 risorse complessive (anni 2004 e seguenti):

€ 24.240.000,00

Cofinanziamento linea C Metropolitana di Roma:

€ 236.655.000,00

Nell'Accordo Quadro e nell'Accordo di Programma tra Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Roma e Trenitalia S.p.A. sono previsti investimenti per l'efficientamento e l'infrastrutturazione della rete ferroviaria regionale per un totale di 5,805.85 miliardi (di cui 4,406 reperiti e 1,399.85 da reperire).

Inoltre nel "Protocollo d'intesa" tra Regione Lazio e Trenitalia S.p.A. è previsto l'acquisto di 40 convogli dedicati alla rete ferroviaria regionale con un cofinanziamento della Regione di 100 miliardi.

Le risorse necessarie, riconosciute dallo Stato per l'esercizio delle attività di trasporto ferroviario e per gli investimenti per il rinnovo di impianti fissi e materiale rotabile sono valutate rispettivamente in circa 104 miliardi di lire per il 2001 e circa 9,4 miliardi di lire per ciascuno degli anni 2000/2001/2002/2003, ripartiti come riportato in tab. 4.2, a carico della Legge 297/78.

Il DPCM di conferimento è stato emanato da parte del Governo nel dicembre 2000 che completa il trasferimento delle risorse alle Regioni.

Le attività regionali previste che riguardano la ferrovie concesse sono le seguenti:

- sottoscrizione del "Contratto di Servizio" con MET.RO. S.p.A. (già METROFERRO S.p.A.) dal 1/01/2001 applicando il principio della separazione contabile;
- attivazione delle procedure con i Ministeri dei Trasporti e delle Finanze per il trasferimento al demanio regionale dei beni, degli impianti, e delle infrastrutture delle ferrovie concesse;
- attivazione dei rapporti tra Regione e Comune di Roma riguardo compartecipazione e gestione a MET.RO. S.p.A. (già METROFERRO S.p.A.);

- avvio dell'attività del "Comitato di Verifica e Monitoraggio" che deve vigilare sulla corretta attuazione dell'Accordo di Programma.

Linea ferroviaria	Risorse per l'esercizio (anno 2001) (mld)	Risorse annue per gli investimenti (anni 2000/2001/2002/2003) (mld)
Roma-Lido	33	2.3
Roma-Pantano	28	3.1
Roma-Viterbo	43	4

Infine, con l'Accordo di Programma del 22/12/1999, lo stato si è impegnato a stanziare risorse ammontanti a circa 94 miliardi di lire per l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie.

Successivamente per proseguire nell'opera di ammodernamento si dovrà provvedere alla stipula di nuovi Accordi di Programma tra Stato e Regione per definire gli interventi da realizzare e le risorse da trasferire.

Le risorse finanziarie al fine di dare concretezza attuativa al piano sono programmate sulla base della temporalità e priorità di attuazione degli interventi previsti nel piano.

Si prevede per il piano una durata decennale e quindi le risorse verranno calibrate sul medesimo arco temporale tenendo conto del costo delle infrastrutture previste e delle attività messe in atto nel nuovo quadro di assetto gestionale di impresa individuato al precedente paragrafo "I Soggetti e le competenze".

#### FINANZIAMENTI PUBBLICI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E FINANZE

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLE RISORSE

DOCUP

#### FINANZIAMENTI PRIVATI "PROJECT FINANCING"

Le nuove società come sopra individuate e previste all'origine al 100% di capitale pubblico potrebbero essere successivamente messe sul mercato privato e beneficiare del costo di ingresso di eventuali nuovi partners privati.

#### 10.3. TRASPORTO MERCI ED INFRASTRUTTURE PER L'INTERMODALITÀ

Le azioni intraprese nel settore riguardano:

la predisposizione degli atti per l'avvio di nuovi interventi di parcheggi urbani e nodi di scambio in alcuni comuni minori del Lazio attraverso la riassegnazione dei fondi per progetti cantierabili sviluppo del Piano Merci relativamente al Centro Merci di Orte ed alla piastra logistica di Civitavecchia;

Programma regionale dei nodi di scambio e di miglioramento dell'accessibilità al trasporto ferroviario (Interventi inseriti nel DOCUP OB. 2 Lazio 2000/2006 - Sottomisura II. 1.3-B; Interventi non inseriti nel DOCUP).

## QUADRO FINANZIARIO

### 1. Realizzazione del Centro Mercati di Orte

L' intervento la cui aggiudicazione dei lavori è imminente, è inserito nel parco progetti della Misura II. 1 nel DOCUP Ob. 2 Lazio 2000/2006 (D.G.R. n. 367/2003); dispone dei seguenti finanziamenti:

- per €. 5.564.000,00 a carico del DOCUP;
- per €. 14.460.793,17 a carico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ai sensi della Legge nn. 240/90 e 204/95;

- per €. 5.650.560,55 come autofinanziamento da parte della Soc. Centro Mercati di Orte S.p.A.;

- per €. 1.032.913,80 a carico della Regione Umbria ai sensi della L.R. n. 23/1992;

Imminente aggiudicazione definitiva dei lavori.

### 2. BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRASVERSALE NORD-PIASTRA LOGISTICA-PORTO" COME PARTE DELLE "OPERE A COROLLARIO DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA DI CIVITAVECCHIA

L' intervento inserito nel parco progetti della Misura II. 1 nel DOCUP Ob. 2 Lazio 2000/2006 (D.G.R. n. 953/2003) dell' importo complessivo di €.23.332.136,78; è previsto che l' opera sia realizzata mediante appalto concorso per la progettazione definitiva ed esecutiva e l' esecuzione dei lavori di prossimo espletamento.

### 10.4. TRASPORTO AEREO REGIONALE

Per la realizzazione del piano degli aeroporti le necessità finanziarie nel settore aeroportuale sono molto inferiori rispetto a quelle richieste per altri sistemi di mobilità (strade, ferrovie)

Per la copertura della spesa è necessario considerare interventi pubblici (per la fornitura dei servizi di sicurezza ed operativi) e privati per la realizzazione di strutture aventi valori commerciali il cui uso richiede il pagamento di tariffe, tasse e diritti posti a carico del vettore, acquistati dalle società di gestione come avviene in tutti gli aeroporti nazionali.

Solo l' adeguamento dell' Urbe e di Latina per ricevere traffico charter e low cost trasferito da Ciampino, richiede spese significative che, però, dato l' interesse commerciale dei due scali:

- Urbe: aeroporto executive della Capitale;
- Latina: aeroporto charter della Capitale;

possono essere sostenute con il criterio del projet financing, come è avvenuto già in altri Paesi Europei.

Sull' aspetto finanziario occorre esprimere un' una valutazione conclusiva.

La prima considerazione da fare riguarda le caratteristiche economico-sociali dell' opera aeroportuale alla luce della attività dello Stato, volta al raggiungimento di obiettivi di pubblico interesse. Le opere dello Stato si possono suddividere in opere ad utilità cosiddetta "diffusa", come tali destinate alla fruizione da parte di tutti i cittadini ed il cui costo non può essere che posto a carico dell' intera collettività, e in opere ad utilità "specifica" o "concentrata", caso che comporta sì il soddisfacimento di un bisogno pubblico, ma anche il delinearsi di una tipologia specifica di utilizzatori che produce vantaggi per particolari categorie di soggetti economici per i quali l' opera, fornendo utili di gestione, rappresenta un investimento produttivo. Il costo di tali opere non dovrebbe essere posto interamente a carico di tutta la collettività

In passato l' onere economico per la realizzazione del bene "aeroporto", pertinenza del demanio dello Stato, era interamente a carico dello Stato stesso che provvedeva con proprio finanziamento, sia a realizzarli che a gestirli ed introitava tariffe senza carattere di corrispettivo rispetto ai costi sostenuti.

Attualmente l' azienda aeroportuale opera sempre più in regime di economicità, ossia fornisce un servizio commercialmente adeguato alle esigenze dell' utenza e, a carico della stessa utenza, ne recupera i costi, spesso conseguendo un ragionevole profitto.

Si può affermare quindi che gli aeroporti sono opere pubbliche ad utilità anche "specificata" e l'intervento pubblico nella loro realizzazione potrebbe non implicare il totale finanziamento pubblico in quanto la produttività e la competitività del realizzando bene rende concretamente possibile ricorrere, in varia misura, al capitale privato.

E' diventato oggi necessario superare la concezione di non monetizzabilità dei beni demaniali aeroportuali e rendita di beni produttivi per la collettività.

La materia, nonostante diversi e ripetuti interventi legislativi che si sono succeduti nel corso degli anni (cfr. di recente L.23/12./96 n. 662, D. L. 25/03/97 n. 67) non è ancora stata ordinata in modo organico.

#### LE PRIORITÀ

Sulla base delle criticità emerse relativamente alle infrastrutture su ferro, si elenca di seguito una serie di interventi che si ritiene prioritari al fine di eliminare dette criticità.

Il completamento dell'anello ferroviario esterno da parte di R.F.I realizzando adeguati nodi di scambio attrezzati e adeguatamente dimensionati per la sosta dei veicoli privati e per gli attestamenti dei mezzi pubblici oltre ad un facile e diretto collegamento pedonale che tenga conto anche dei diversamente abili.

Gli interventi proposti sono stati scelti anche sulla base della loro finanziabilità e dello stato della progettazione" anche se ciò non permette di intravedere inizialmente la creazione di un sistema a rete.

Lo scavalco del nodo di Roma con i treni merci

Si ritiene che continuando R.F.I. a perdere quote di traffico merci (nel 2004 ha perso circa il 15% del traffico merci nord-sud) l'investimento previsto per la realizzazione della "Gronda merci ovest" pari ad oltre 1.300.000 euro non sembra essere né prioritario né sostenibile.

Pertanto lo scavalco merci del nodo di Roma resta sul tavolo in attesa che, completata la linea ad alta capacità Milano - Napoli si verifichi la compatibilità con il traffico merci durante le ore notturne.

Interporto Roma est in località bagni di Tivoli

Si ritiene che la realizzazione dell'interporto di Fiumicino sia stata la scelta corretta per il traffico merci generato dal porto e dall'aeroporto di Fiumicino (che peraltro ha realizzato uno scalo merci all'interno dell'area aeroportuale) ma a maggior ragione si rende necessari inserire tra gli obiettivi prioritari la realizzazione di una grossa struttura ad est già da anni individuata dalle FF.S. Da uno studio della Divisione Merci FS del 1993 "Progetto Intermodalità Lazio", risulta come già allora la domanda di trasporto merci presente nella zona orientale di Roma ammontasse a circa 17 milioni di tonnellate annue.

L'area è ancora oggi oggetto di forte trasformazione ( Polo tecnologico industriale, CAR, Agenzia di Navigazione Satellitare).

Dal punto di vista infrastrutturale sono previsti lungo la A24 uno svincolo autostradale a servizio del Polo Tecnologico e del CAR ed uno a servizio dei nuovi insediamenti abitativi e dal punto di vista ferroviario è previsto il raddoppio della Roma - Guidonia ed il tratto urbano della linea ad alta capacità Roma Napoli in affiancamento alla A24.

Per quanto sopra assume particolare rilevanza la scelta dell'interporto di Roma est per la realizzazione di significative infrastrutture logistiche intermodali che appare naturale, necessaria e strategica per l'intero sistema urbano di Roma.

Per la realizzazione del centro intermodale già nel 2000 è stato firmato un protocollo di intesa tra il Comune di Tivoli ed il Consorzio Interporto Roma est costituitosi tra le aziende di distribuzione e logistica già operanti nell'area. L'iniziativa è anche inserita nel PRUSST dell'Asse Tiburtino: Roma-Tivoli-Guidonia-Castel Madama. L'area individuata per la piattaforma logistica intermodale nei pressi di Bagni di Tivoli ha una dimensione di circa 210 ha ed è

collegata alla congiunzione tra la A1 e la A2 bretella di raccordo Fiano - Valmontone; l'autostrada A24 che collega con la costa adriatica, Si prevede che la struttura possa movimentare, (sulla stima dei dati OCSE di un incremento del traffico merci del 40% dal 2000 al 2010), circa 4.500.000 tonnellate di merci per anno su 220 giorni lavorativi con l'impiego di oltre 1.000 addetti con un fatturato annuo di oltre 200 milioni di euro.

Collegamento nell'area di Viterbo delle stazioni di Porta Romana e Porta Fiorentina della linea RFI con la Stazione di Viterbo della ferrovia regionale (ex concessa) Roma - Civita Castellana Viterbo.

Questo intervento appare di particolare urgenza per la città di Viterbo divisa attualmente in due dalla Ferrovia e da un passaggio a livello al centro della città e potrebbe diventare per le caratteristiche dell'area un progetto di grande rilevanza urbanistica per la città che oltre a realizzare la integrazione tra due linee ferroviarie potrebbe essere realizzato in "project financing" risolvendo anche il problema del deposito Cotral.

Estensione della tratta urbana della ferrovia regionale (ex concessa) Roma - Civita Castellana Viterbo dalla stazione di Riano fino alla stazione di S. Oreste.

A seguito degli sviluppi degli insediamenti di Saxa Rubra e di Labaro continua costante l'incremento di carico sulla tratta urbana della linea ferroviaria. Contemporaneamente il trend di sviluppo degli insediamenti sulla Via Flaminia a Riano, Castelnuovo di Porto, Rignano Flaminio, fa ritenere necessario estendere la tratta urbana servizio metropolitano fino a S. Oreste. L'Assessorato alla Mobilità Regionale, anche al fine di dotarsi della progettualità necessaria a definire gli investimenti necessari per attuare i piani di sviluppo del sistema su ferro ritiene necessario affidare attraverso la A.RE.MO.L. lo studio di fattibilità del presente intervento.

