



**REGIONE
LAZIO**

Assessore Politiche del Territorio, Mobilità e Rifiuti
Dott. Michele Civita

Direttore Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti
Arch. Dott.ssa Manuela Manetti

QUADRO CONOSCITIVO PRELIMINARE ALLA STESURA DEL PRMTL (PIANO REGIONALE MOBILITÀ, TRASPORTI E LOGISTICA)



**CENTRO DI RICERCA
PER IL
TRASPORTO E LA LOGISTICA**



**SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA**

Direttore
Prof. Francesco Filippi

Responsabile Scientifico
Prof. Luca Persia

ELABORATO

P1

DATA

Luglio 2014

Prefazione

Il presente documento è relativo all'attività di aggiornamento del quadro di conoscitivo.

E' stata effettuata l'analisi di tutti i piani, strumenti di programmazione, normative inerenti i trasporti a livello internazionale, nazionale, regionale, provinciale e comunale. Il Quadro Conoscitivo, così ricostruito, ha portato all'aggiornamento dei piani e programmi nonché delle infrastrutture e dei servizi.

La presente relazione è costituita da quattro capitoli.

Il primo capitolo è a carattere introduttivo su tutto il lavoro svolto per l'aggiornamento del quadro previsionale.

Il secondo capitolo riguarda il quadro di riferimento internazionale. Ha mirato a ricostruire il quadro di programmazione della CE dal 2001 in poi e le previsioni per gli scenari infrastrutturali, dei trasporti e della mobilità nel futuro a medio termine 2020 e a lungo termine 2050. Il secondo capitolo riguarda la ricostruzione del quadro di riferimento nazionale in termini di normativa e strumenti di programmazione dalle Opere Strategiche agli strumenti programmatori delle principali infrastrutture (es. Aeroporti, ferrovie, strade). Sono stati analizzate le previsioni degli strumenti di pianificazione Nazionale (es. PGTL, PNL, PNSS ecc.).

Il terzo capitolo ha illustrato l'analisi degli strumenti pianificatori delle regioni limitrofe individuando specificatamente quegli interventi che hanno influenze anche sul Lazio.

Nel quarto capitolo è stato ricostruito il quadro di riferimento della Regione Lazio, con particolare attenzione alla normativa e agli strumenti di programmazione e pianificazione. Particolare dettaglio è stato dato alla pianificazione regionale (es. PTRG, PTPR ecc.) e a quella provinciale (es. PTPG e Piani di bacino ecc.) nonché al PRG e il Piano strategico della mobilità sostenibile del Comune di Roma.

Indice

Prefazione	1
Indice.....	2
Indice delle figure.....	5
Introduzione.....	7
1 Quadro di riferimento internazionale.....	8
1.1 Quadro normativo comunitario	8
Il quadro normativo comunitario in materia di trasporto pubblico locale	8
1.1.1 La Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.....	9
1.1.2 Direttiva 40/2010/UE “Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti”	10
1.1.3 Quarto pacchetto ferroviario – COM (2013) 25.....	10
1.1 Il Libro Bianco del 2001 e la sua revisione 2006.....	13
Il Libro Bianco 2001	13
La revisione di medio termine del Libro Bianco del 2006.....	14
1.2 Il Libro Bianco 2011	15
1.3 Revisione della rete transeuropea di trasporto TEN-T	16
2 Quadro di riferimento nazionale.....	18
2.1 Normativa e strumenti di programmazione nazionali	18
2.1.1 Legge Obiettivo n. 443/2001e successivi decreti.....	18
2.1.2 L. Cost. 18 ottobre 2001, n. 3: modifica degli art. 117 e 118 Cost - La riforma del Titolo V della Costituzione.....	21
2.1.3 Legge n. 131 del 5/06/2003 Attuazione della riforma del Titolo V della Costituzione.....	24
2.1.4 Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013.....	24
2.1.5 D. Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 e D.M. 28/T 5 agosto 2005.....	25
2.1.6 Programma delle Infrastrutture strategiche	27
2.1.7 Proposta di Piano Nazionale Aeroporti 2012 – ENAC	31
2.1.8 Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale	34
2.1.9 Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale – RFI	36

2.1.10	Piano Pluriennale per la Viabilità ANAS (2003-2012)	37
2.1.11	Sportello Unico Doganale	38
2.1.12	Decreto 1 febbraio 2013 - Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia	40
2.1.13	Disegno di “Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali”	41
2.2	Strumenti di pianificazione nazionale	42
2.2.1	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e SNIT	42
2.2.2	Piano Nazionale della Logistica 2011-2020	43
2.2.3	Linee guida sul Piano Generale della Mobilità	46
2.2.4	Studi-ricerca per il Piano Generale della Mobilità 2012	47
2.2.5	Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale	49
2.2.6	Proposta per il Piano d’Azione per lo sviluppo degli ITS	50
3	Quadro di riferimento interregionale	52
3.1	Strumenti di pianificazione delle regioni limitrofe	53
3.1.1	Regione Toscana	53
3.1.2	Regione Umbria	55
3.1.3	Regione Marche	60
3.1.4	Regione Abruzzo	64
3.1.5	Regione Molise	67
3.1.6	Regione Campania	69
4	Quadro di riferimento della Regione Lazio	73
4.1	Normativa e strumenti di programmazione regionali	73
4.1.1	Legge Urbanistica Regionale 23 dicembre 1999 n-38 e s.m.i.	73
4.1.2	L.R. 16 luglio 1998 n. 30 e L.R. 16 giugno 2003 n. 16	74
4.1.3	Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica	75
4.1.4	I Protocolli d’Intesa 2006, 2011	76
4.1.5	Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale 2009-2011	79
4.1.6	POR-FESR Regione Lazio 2007-2013 e revisione	81
4.1.7	Accordi di Programma Quadro	82
4.1.8	Delibera di adozione degli indirizzi per la redazione del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL).	84
4.2	Strumenti di pianificazione regionale	89
4.2.1	Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG)	89
4.2.2	Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)	92

4.2.3	Documenti per il Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica 2009	93
4.2.4	Il Piano Regionale dell'Infomobilità	94
4.2.5	Studio tecnico-scientifico per la riorganizzazione, secondo principi di economicità ed efficienza, della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma della Regione Lazio.....	94
4.2.6	Piano di Coordinamento dei Porti.....	95
4.2.7	Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio.....	96
4.2.8	Masterplan dell'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta	98
4.2.9	Programma di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Fiumicino (ADR).....	100
4.2.10	Principali Investimenti ed Evoluzione del Modello di esercizio di RFI nella Regione Lazio	102
4.2.11	Principali interventi ANAS sulla viabilità del Lazio	104
4.3	Strumenti di pianificazione provinciale	105
4.3.1	Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Roma	105
4.3.2	Piano di Bacino della Provincia di Roma.....	112
4.3.3	Piano per la Mobilità delle Merci della Provincia di Roma	114
4.3.4	Piano Strategico della Piattaforma Logistica Medio Tirrenica della Provincia di Roma	117
4.3.5	Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Frosinone ...	119
4.3.6	Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Latina	122
4.3.7	Piano di Bacino della Provincia di Latina	129
4.3.8	Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Viterbo	131
4.3.9	Piano di Bacino della Provincia di Viterbo.....	137
4.3.10	Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Rieti	140
4.3.11	Piano di Bacino della Provincia di Rieti	143
4.4	Strumenti di pianificazione comunale	145
4.4.1	Piano Regolatore Generale del Comune di Roma.....	145
4.4.2	Piano Strategico per la mobilità sostenibile – Linee di indirizzo	151

Allegato A - Tabelle sintesi interventi infrastrutturali previsti 160

Indice delle figure

Figura 2.1	Aeroporti di interesse nazionale	35
Figura 2.2	Principali interventi sul sistema stradale nazionale	38
Figura 2.3	Piattaforme logistiche	44
Figura 2.4	Processo PGM proposto dalle linee guida.....	47
Figura 4.1	Progetto di completamento di Fiumicino Sud.....	101
Figura 4.2	PTPG della Provincia di Roma - Rete ferroviaria attuale e prevista	111
Figura 4.3	PTPG della Provincia di Roma - Rete stradale attuale e prevista	112
Figura 4.4	Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma (2009): Viabilità di Area Vasta	157
Figura 4.5	Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma (2009): Rete Stradale Urbana nel Lungo Periodo (Dettaglio Roma).....	157

Indice delle Tabelle

Tabella 4.1	Trasporti e Centri Intermodali (APQ 2) stralcio “Infrastrutture ferroviarie e centri merci”	83
Tabella 4.2	APQ “Reti di viabilità”	83
Tabella 4.3:	Posti barca attuali e futuri nelle grandi infrastrutturazioni (Fonte: Regione Lazio)	97
Tabella 4.4	Grandi infrastrutturazioni portuali polivalenti (Fonte: Regione Lazio)	98
Tabella 4.5	Elenco delle opere del Porto di Civitavecchia	100

Introduzione

Il Lazio è una regione amministrativa che occupa una superficie di circa 17.200 kmq con una popolazione residente che supera i 5,5 milioni di abitanti ed una densità media pari a circa 400 ab/kmq.

La regione ha come capoluogo Roma e si compone di cinque province.

La provincia di Roma è la più vasta e popolata del Lazio. Dai dati ISTAT 2011 emerge che nella Capitale vive metà della popolazione residente nella Regione pari a circa 4.209.000 abitanti. La provincia di Latina presenta circa 557.000 abitanti, quella di Frosinone circa 498.000 abitanti, mentre nelle province di Viterbo e Rieti risiedono rispettivamente circa 321.000 e circa 161.000 abitanti.

I comuni della Regione Lazio sono 378, di cui 121 localizzati nella Provincia di Roma. I centri più grandi si trovano soprattutto nel territorio provinciale di Roma e Latina. Il Comune di Roma è il più esteso di tutta Europa e presenta una superficie pari a circa 1.500 kmq.

La Regione Lazio è un Ente territoriale autonomo, con potestà normativa, autonomia organizzativa e finanziaria nell'ambito della legislazione nazionale e del coordinamento della finanza pubblica ed alcune funzioni amministrative, di pianificazione e di programmazione.

Il quadro di riferimento della normativa e degli strumenti che regolamentano il sistema dei trasporti, deve necessariamente considerare i diversi livelli di programmazione e pianificazione, a partire dal livello internazionale per concludere con quelli comunali.

Il lavoro per la ricostruzione del quadro di riferimento è stato svolto in diverse fasi operative. Una prima fase ha riguardato la raccolta dei dati e della documentazione necessaria. Nella seconda fase è stata compiuta un'accurata analisi della documentazione raccolta, al fine di ricostruire l'offerta delle infrastrutture di trasporto e dei servizi, nella situazione attuale e prevista. Tale attività ha richiesto un'analisi dello stato di programmazione ai diversi livelli (Internazionale, Nazionale, Regionale, Provinciale, Comunale). L'indagine è costituita da un quadro di riferimento internazionale (Commissione delle Comunità Europee), uno nazionale (normativa, strumenti di programmazione e di pianificazione) ed uno regionale con particolare attenzione alla Regione Lazio ed agli strumenti pianificatori dei trasporti e della logistica delle diverse regioni contermini (Toscana, Umbria, Marche, Abruzzo, Molise e Campania). Si è posta, inoltre, l'attenzione sugli strumenti pianificatori delle diverse province del Lazio e del Comune di Roma.

1 Quadro di riferimento internazionale

La disciplina di riferimento della mobilità, dei trasporti e della logistica a livello nazionale e regionale è definita da alcune norme sovranazionali che riguardano, in particolare, la liberalizzazione e la regolazione del settore.

I trasporti, infatti, sono stati sin dal Trattato di Roma (1957) una materia di forte interesse per la Comunità Europea. Il concetto ispiratore della politica comunitaria dei trasporti è rappresentato dalla liberalizzazione dei traffici, dalla rimozione di ogni barriera relativa all'accesso ai traffici terrestri, marittimi, aerei e di cabotaggio. L'obiettivo finale è la creazione di un mercato unico dei trasporti e una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente.

1.1 Quadro normativo comunitario

Il quadro normativo comunitario in materia di trasporto pubblico locale

I trasporti pubblici incidono in maniera determinante sulla creazione del mercato unico e sull'attuazione di una libera concorrenza tra imprese dei diversi Stati membri. Per questo motivo, l'ordinamento comunitario ha introdotto principi e discipline rilevanti per i trasporti pubblici e, in particolare, per il trasporto pubblico locale.

Fino 2009, i servizi di trasporto locale sono stati disciplinati a livello comunitario dai Regolamenti CEE n. 1191/69 e n. 1893/91. Successivamente, è entrato in vigore il Regolamento n. 1370/2007. In realtà, per la totale applicazione di quest'ultimo, è previsto un periodo transitorio di ben 10 anni che, quindi, scadrà nel 2019.

Il Regolamento n. 1191/69, mira ad eliminare le disparità di trattamento create dall'imposizione alle imprese di trasporto pubblico dei cosiddetti Obblighi di Servizio Pubblico, ossia quegli oneri che tali imprese, se considerassero esclusivamente il proprio interesse commerciale, non si assumerebbero del tutto o non si assumerebbero nella stessa misura né alle stesse condizioni. Ove non sia possibile eliminare questi oneri distorsivi della concorrenza, al fine di assicurare la fornitura di servizi di trasporto sufficienti, il Regolamento stesso fornisce metodi dettagliati per il calcolo delle compensazioni che dovranno essere erogate alle imprese.

Il Regolamento n. 1893/91 introduce il Contratto di Servizio quale mezzo per conseguire finalità di servizio pubblico. Le amministrazioni competenti, attraverso questo strumento, possono quindi mantenere o imporre alle imprese di trasporto gli obblighi di servizio pubblico definiti dal Regolamento n. 1191/69.

Il Regolamento n. 1370 è stato emanato nel 2007 dopo un lungo iter procedurale, iniziato con una proposta di Regolamento del 2000, poi modificata più volte. Il punto centrale della proposta del 2000 era «lo sviluppo della concorrenza per la fornitura di trasporti pubblici», ovvero prevedeva che i Contratti di Servizio venissero «aggiudicati mediante gara pubblica», tranne casi eccezionali in cui era consentito l'affidamento diretto. Emergeva, inoltre, la necessità di garantire una migliore qualità del servizio, la volontà di promuovere elementi di efficienza e l'opportunità di assicurare parità di accesso ai mercati ai diversi operatori. La

Commissione aveva deciso quindi di puntare sulla concorrenza per il mercato, per introdurre e garantire elementi di efficienza e di efficacia nel settore del trasporto pubblico di passeggeri.

Il testo del Regolamento definitivamente approvato nel 2007 ha invece un'impostazione diversa: lo «scopo», individuato nell'art. 1, non è lo sviluppo della concorrenza, ma piuttosto assicurare la fornitura di servizi pubblici di trasporto passeggeri «che siano, tra l'altro, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire».

Di conseguenza, il Regolamento prevede che l'amministrazione pubblica competente possa scegliere tra:

- fornire essa stessa i servizi di trasporto pubblico (c.d. gestione diretta in economia);
- affidare la fornitura e la gestione dei servizi di trasporto pubblico mediante gara;
- a meno che la legislazione nazionale non la vieti, affidare la fornitura e la gestione dei servizi di trasporto pubblico in forma diretta ad un soggetto giuridicamente distinto, ma su cui l'autorità competente esercita un controllo «analogo a quello che esercita sulle proprie strutture» (c.d. affidamento in house);
- affidare la fornitura e la gestione dei servizi di trasporto pubblico in forma diretta ad un soggetto esterno solo se il valore annuo medio stimato del Contratto di Servizio è inferiore a un milione di euro o quando il numero di chilometri è inferiore a 300 mila. Peraltro, nel caso di piccole o medie imprese che operano con non più di 23 veicoli, le soglie suddette sono raddoppiate per cui il valore annuo medio stimato è, in tal caso, inferiore a due milioni di euro e il numero di chilometri annui inferiore a 600 mila (c.d. affidamento sotto soglia).

Il nuovo Regolamento si limita quindi a tradurre in norma le diverse tipologie di affidamento dei servizi oggi esistenti nei vari Stati membri, i quali sono quindi responsabili dei diversi gradi di liberalizzazione del settore.

1.1.1 La Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

Il Parlamento e il Consiglio europeo hanno emesso il 19 novembre 2008, la Direttiva 2008/96/CE relativa alla sicurezza delle infrastrutture stradali, che prevede una serie di controlli di sicurezza, così come la formazione e la certificazione degli ispettori della sicurezza stradale.

La Direttiva riguarda i progetti per la costruzione di nuove infrastrutture stradali o modifiche sostanziali alla viabilità esistente appartenenti alla rete stradale transeuropea.

La normativa si basa su "quattro pilastri":

- valutare l'impatto sulla sicurezza degli interventi con un'analisi condotta nella fase iniziale di pianificazione sugli effetti derivanti della costruzione di una nuova strada o di una modifica alla rete stradale esistente;
- verificare le misure di sicurezza dalla pianificazione alle prime fasi operative;

- individuare i tratti della viabilità in funzione da più di tre anni che richiedono interventi operativi e che hanno riscontrato numerosi incidenti mortali rispetto al flusso di traffico presente;
- verificare periodicamente i tratti stradali che necessitano lavori di mantenimento per motivi di sicurezza

Ciò che è più importante è che la sicurezza sia utilizzata in tutte le fasi di pianificazione, design e funzionamento dell'infrastruttura stradale.

La direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete pubblica transeuropea, «siano esse in fase di progettazione, in costruzione o già funzionanti». La direttiva tuttavia suggerisce agli Stati membri di applicare le sue disposizioni, «come codice di buone prassi», anche alle infrastrutture nazionali di trasporto stradale non comprese nella rete TEN-T e costruite con il finanziamento parziale o totale della Comunità.

1.1.2 Direttiva 40/2010/UE “Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti”

La Direttiva 40/2010/UE “Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti” impone agli Stati Membri di dotarsi di un Piano d'Azione per lo sviluppo degli ITS (Intelligent Transport Systems). Il Piano deve contenere le informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i prossimi 5 anni.

L'obiettivo della Direttiva 40/2010UE è quello di istituire un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti coordinati e coerenti nell'Unione Europea, in particolare attraverso le frontiere degli stati membri, e stabilire le condizioni generali necessarie a tale scopo.

I settori prioritari su cui si focalizza la Direttiva per l'elaborazione del Piano sono i seguenti:

- l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
- la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
- le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto;
- il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

1.1.3 Quarto pacchetto ferroviario – COM (2013) 25

Il 30/01/2013 è stata emessa la Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni sul “Quarto pacchetto ferroviario - completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee”.

Il Libro bianco del 2011 sui trasporti illustrava lo scenario per l'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico e stabiliva l'approccio della Commissione per garantire la competitività dei trasporti dell'UE a lungo termine, affrontando al contempo le previsioni di crescita, la sicurezza degli approvvigionamenti di combustibile e la decarbonizzazione. Un aspetto importante della strategia è il potenziamento del ruolo del trasporto ferroviario, data la difficoltà a ridurre la dipendenza dal petrolio in altri settori. Tuttavia questo obiettivo può essere realizzato solo se il sistema ferroviario garantisce servizi efficienti e convincenti ed

elimina le lacune a livello normativo e di mercato, gli ostacoli all'ingresso nel mercato o le complesse procedure amministrative che ostacolano l'efficienza e la competitività.

Con l'obiettivo di istituire un mercato interno del trasporto ferroviario e creare quindi un settore più efficiente e attento alle esigenze dei clienti, la prima legislazione dell'UE stabiliva i principi di base che intendevano guidare il miglioramento dell'efficienza del sistema ferroviario attraverso la progressiva apertura del mercato, l'indipendenza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura nonché la separazione dei conti tra questi ultimi. Dal 2000 tali principi sono stati progressivamente concretizzati, non da ultimo mediante l'adozione di tre successivi pacchetti di misure legislative dell'UE. Tuttavia la quota modale delle ferrovie rimane modesta, in parte per questioni di idoneità ma anche per via di ostacoli all'accesso al mercato che inibiscono la concorrenza e l'innovazione.

Nel 2012 alcune parti dell'attuale legislazione sono state semplificate, consolidate e ulteriormente rafforzate mediante la direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, potenziando le disposizioni esistenti in materia di concorrenza, di controllo dell'ottemperanza alle norme e di architettura finanziaria del settore ferroviario. La direttiva rafforza il potere delle autorità nazionali di regolamentazione, migliora il quadro degli investimenti nel settore ferroviario e garantisce un accesso più equo all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi ferroviari. Essa è entrata in vigore il 15 dicembre 2012 e il suo recepimento dovrà avvenire entro la metà del 2015.

Parallelamente all'apertura del mercato, altre misure adottate a livello dell'UE hanno migliorato l'interoperabilità e la sicurezza delle reti nazionali. Un approccio più europeo al sistema ferroviario dovrebbe facilitare gli spostamenti transfrontalieri per consentire al sistema stesso di sfruttare il proprio vantaggio competitivo sulle lunghe distanze e per garantire un mercato unico per i fornitori di attrezzature ferroviarie a costi inferiori. Ad esempio, l'iniziativa Shift2Rail contribuirebbe a sviluppare il modo di trasporto ferroviario, promuovendo innovazioni radicali per il materiale rotabile destinato al trasporto passeggeri, per il trasporto merci, per i sistemi di gestione del traffico e per l'infrastruttura ferroviaria.

Ingenti importi sono stati investiti nell'infrastruttura ferroviaria. La nuova politica TEN-T ha l'obiettivo di rendere altamente efficiente la rete europea dei trasporti grazie a solide arterie ferroviarie di base. Per il prossimo quadro finanziario pluriennale la Commissione ha proposto un nuovo strumento per il finanziamento dell'infrastruttura a sostegno di tali priorità, ovvero il meccanismo per collegare l'Europa (CEF). La nuova strategia infrastrutturale dell'UE fornisce il quadro normativo e i finanziamenti necessari a completare la rete ferroviaria fondamentale, che rappresenta il fulcro del mercato interno. Gli investimenti nell'infrastruttura sono essenziali, ma da soli non bastano a realizzare il potenziale delle ferrovie. Sono necessari anche cambiamenti strutturali che incrementino l'efficienza operativa e la qualità del servizio grazie a una maggiore solidità e trasparenza della governance e a un'apertura del mercato.

In occasione del Consiglio europeo del 28-29 giugno 2012, i capi di Stato e di governo hanno adottato un "Patto per la crescita e l'occupazione" che intende perfezionare il mercato unico eliminando gli ostacoli, al fine di promuovere la crescita e l'occupazione nel settore delle imprese di rete. Di conseguenza, nell'adozione dell'Atto per il mercato unico II nell'ottobre 2012, la Commissione ha riconosciuto che il quarto pacchetto ferroviario è un'iniziativa fondamentale per generare crescita nell'UE.

Il pacchetto è stato elaborato per affrontare gli ostacoli che ancora si frappongono alla realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico.

Il quarto pacchetto ferroviario comprende proposte legislative che intendono modificare:

- la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);
- il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;
- il regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea;
- la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;
- la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

e che intendono altresì abrogare il regolamento (CEE) n. 1192/69 relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie.

Il quarto pacchetto ferroviario adotta un approccio olistico e affronta le procedure lunghe e costose, gli ostacoli all'accesso di nuovi operatori e le diverse norme per l'accesso al mercato in vigore negli Stati membri. Le iniziative del pacchetto si rafforzano a vicenda, contribuendo tutte a rendere il settore più efficiente e attento ai clienti nonché a migliorare la relativa attrattiva del settore ferroviario rispetto ad altri modi di trasporto. La crescita dell'attività ferroviaria aumenterà la domanda di lavoratori qualificati nelle imprese ferroviarie, di operatori che forniscono attrezzature di servizio, nonché di materiale rotabile, creando così nuovi posti di lavoro nel settore della costruzione ferroviaria. Una maggiore efficienza delle procedure per la certificazione della sicurezza e l'omologazione dei veicoli, il rilascio e il riconoscimento di tali certificati e omologazioni su base non discriminatoria in tutta l'UE, nonché la maggiore coerenza dei quadri giuridici nazionali contribuiranno a ridurre e a rendere più adeguati i tempi di accesso al mercato per le nuove imprese ferroviarie.

Il quarto pacchetto ferroviario comprende inoltre:

- la relazione della Commissione sui progressi compiuti nell'interoperabilità del sistema ferroviario;
- la relazione della Commissione sul profilo e i compiti di tutti i membri del personale viaggiante;
- la relazione della Commissione sull'attuazione delle disposizioni della direttiva 2007/58/CE relativa all'apertura del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri;
- il documento dei servizi della Commissione sulla valutazione d'impatto in merito al riesame del regolamento sull'Agenzia;
- il documento dei servizi della Commissione sulla valutazione d'impatto in merito al mercato dei servizi di trasporto interno di passeggeri per ferrovia;
- il documento dei servizi della Commissione sulla valutazione d'impatto in merito alla governance dell'infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico.

1.1 Il Libro Bianco del 2001 e la sua revisione 2006

Il concetto ispiratore della politica comune dei trasporti è rappresentato dalla liberalizzazione dei traffici, dalla rimozione di ogni barriera relativa all'accesso ai traffici terrestri, marittimi, aerei e di cabotaggio. L'obiettivo finale è la creazione di un mercato unico dei trasporti e una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente.

Il primo *Libro bianco* sulla politica comune dei trasporti "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti" venne pubblicato nel 1992 al fine di promuovere l'intermodalità, lo sviluppo "integrato" delle infrastrutture e l'apertura del mercato del trasporto.

Negli anni '90 del secolo scorso si è quindi realizzato il mercato unico dei trasporti, attraverso una serie di provvedimenti graduali e progressivi.

Per rispondere alla necessità di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture plurimodali efficienti, tale da facilitare la circolazione delle merci e delle persone nonché di ridurre la perifericità di alcune zone svantaggiate dell'Unione, è stato lanciato il *progetto TEN-T (Trans-European Transport Network)*. La rete transeuropea di trasporti comprende le infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, condotte) e i servizi necessari al loro funzionamento. La rete contribuisce al buon funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica e sociale dell'Unione.

Il primo libro bianco e il trattato di Maastricht, firmato nello stesso anno, pongono le basi per la definizione delle TEN-T. Tuttavia, l'applicazione di queste prime disposizioni comunitarie ha avuto alcune difficoltà, soprattutto, legate alla crescita disuguale dei vari modi di trasporto. Il *Libro bianco* del 2001 è nato con lo scopo di contrastare questo fenomeno, promuovendo la costruzione delle reti TEN-T e, al tempo stesso, la diversificazione e la sostenibilità dei servizi di trasporto.

Il Libro Bianco 2001

Il *Libro Bianco* del giugno 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" ha fissato gli obiettivi e le linee di azione comunitarie in materia di trasporti nel decennio scorso.

La Commissione Europea ha proposto quasi sessanta misure per realizzare un sistema di trasporto capace di riequilibrare i modi di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita del trasporto aereo.

Il Libro Bianco 2001 mirava a rafforzare la qualità del settore stradale e migliorare l'applicazione dei regolamenti in vigore mediante il rafforzamento delle sanzioni e dei controlli.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, l'obiettivo era quello di rilanciare le ferrovie grazie alla creazione di uno spazio ferroviario integrato, efficiente, competitivo e sicuro.

Per quel che concerne il trasporto aereo, invece, gli obiettivi erano: controllare la crescita del trasporto aereo, combattere la saturazione del cielo e preservare il livello di sicurezza pur garantendo la tutela dell'ambiente.

Per il rilancio del trasporto marittimo, a corto raggio sulle brevi distanze, lo scopo era quello di creare delle vere e proprie “autostrade del mare” nel quadro degli orientamenti TEN e un’offerta di servizi efficienti e semplificati. La determinazione di questa rete transeuropea marittima doveva essere facilitata dalla priorità data a livello nazionale ai porti ben collegati alla rete terrestre, in particolare sulle coste atlantiche e mediterranee, in modo da sviluppare una vera catena logistica. In questo contesto, una delle sfide principali è il programma comunitario di sostegno “Marco Polo” in sostituzione del programma PACT.

In relazione all’intermodalità, gli obiettivi della Commissione erano mirati a riequilibrare la ripartizione tra i vari modi di trasporto grazie ad una politica volontaristica a favore dell’intermodalità e della promozione dei trasporti ferroviari e marittimi.

Il Libro Bianco 2001 ha portato a numerose iniziative. Le principali sono riportate di seguito.

- Il *Programma d’Azione per la Sicurezza Stradale* in Europa che proponeva misure per produrre autoveicoli più sicuri e dinamici, migliorando la sicurezza stradale nel suo complesso e per dimezzare entro il 2010 il numero dei decessi per incidenti stradali.
- Il varo del programma “*Marco Polo*” per trasferire il trasporto merci dalle strade europee supercongestionate al trasporto ferroviario e fluviale, e alle cosiddette “Autostrade del Mare” nell’ambito delle Reti Transeuropee.
- La revisione della direttiva sull’Eurobollo per imporre ai mezzi di trasporto merci tariffe che riflettano i costi effettivi del loro uso della rete stradale.
- Il miglioramento delle TEN-T per integrare i nuovi paesi membri nella rete europea dei trasporti.
- Il completamento degli attraversamenti alpini per ragioni di sicurezza e di capacità.
- Il miglioramento della permeabilità dei Pirenei, segnatamente ultimando il collegamento ferroviario Barcellona-Perpignan.
- La promozione di nuovi progetti prioritari, come TGV/trasporto combinato Stuttgart-Munich-Salzburg/Linz-Vienna, Fehmarn che collegano la Danimarca alla Germania; il miglioramento della navigabilità del Danubio tra Straubing-Vilshofen; il progetto di radionavigazione Galileo; la rete TGV iberica e l’aggiunta della linea ferroviaria Verona-Napoli e Bologna-Milano con un’estensione verso Nîmes del TGV Europa Meridionale.

La revisione di medio termine del Libro Bianco del 2006

Nel 2006 la Commissione Europea ha effettuato una revisione di medio termine del Libro Bianco 2001, con lo scopo di verificare lo stato del sistema dall’entrata in vigore delle azioni proposte nel 2001 e, contemporaneamente, di rivedere e aggiornare tali proposte.

La revisione del 2006 pone l’accento su una mobilità sostenibile europea che favorisca, ove necessario, il trasferimento del traffico a favore di modi di trasporto meno inquinanti, soprattutto sulle lunghe distanze, nelle aree urbane e lungo i corridoi congestionati. Allo stesso tempo ogni modo di trasporto deve essere ottimizzato. Tutti i modi di trasporto devono diventare più ecologici, sicuri ed efficienti dal punto di vista dei consumi energetici. Infine, grazie alla co-modalità, vale a dire all’uso efficiente dei vari modi di trasporto singolarmente e combinati tra loro, le risorse disponibili saranno utilizzate in modo ottimale e sostenibile. Questo approccio offre le migliori garanzie di conseguire allo stesso tempo un livello elevato di mobilità e un livello elevato di protezione dell’ambiente.

In sintesi il piano di lavoro prevedeva le seguenti misure:

- Trasporto stradale: il riesame del mercato interno.
- Trasporto ferroviario: un programma per promuovere i corridoi per il trasporto ferroviario di merci nell'ambito della logistica e dei trasporti e il monitoraggio del mercato ferroviario.
- Trasporto aereo il riesame delle misure di liberalizzazione e l'esame delle tasse aeroportuali e della capacità degli aeroporti.
- Logistica: strategia per la logistica del trasporto merci e ampio dibattito su una possibile azione a livello comunitario definizione di un piano di azione
- Mercato interno: assicurare il funzionamento della normativa comunitaria in tutti i modi di trasporto.
- Consumo di energia nei trasporti: migliorare l'efficienza energetica e accelerare lo sviluppo e l'utilizzo dei carburanti alternativi.
- Occupazione e condizioni di lavoro: promuovere il dialogo sociale; promuovere le professioni e la formazione nel settore dei trasporti.
- Sicurezza: promuovere la sicurezza stradale mediante la progettazione dei veicoli, la ricerca e la tecnologia, le infrastrutture e i comportamenti dei conducenti, e proseguire le iniziative "Automobile intelligente" ed "eSafety".
- Infrastruttura: assicurare un approccio equilibrato alla gestione del territorio; mobilitare tutte le fonti di finanziamento.
- Tecnologia: ricerca e sviluppo e sostegno alla diffusione, alla valorizzazione e alla penetrazione del mercato.
- GALILEO: costituzione dell'Autorità di sorveglianza di GALILEO.
- Dimensione globale: sviluppare relazioni esterne tramite accordi bilaterali e in contesti multilaterali; realizzare uno spazio aereo comune in Europa.
- Governance: consolidare le agenzie europee per la sicurezza del trasporto e svilupparne i compiti.
- Lancio di un vasto programma per immettere sul mercato i sistemi intelligenti per il trasporto stradale e preparare le infrastrutture per i sistemi co-operativi.

1.2 Il Libro Bianco 2011

Il 28 marzo 2011, la Commissione europea ha adottato il nuovo Libro Bianco sui trasporti "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" con un orizzonte temporale al 2050 e tappe intermedie al 2020 ed al 2030. L'obiettivo generale e ambizioso è di coniugare l'incremento della mobilità e la riduzione delle emissioni. Le emissioni totali in Europa devono ridursi dell'80-95% entro il 2050 rispetto ai dati del 1990. Gli obiettivi fondamentali indicati nel libro Bianco possono essere riassunti nelle seguenti proposizioni.

L'uso nelle aree urbane delle auto ad alimentazione convenzionale deve essere dimezzato entro il 2030 e eliminato entro il 2050. La logistica urbana deve essere a zero emissioni di

C02 entro il 2030. L'aviazione deve usare entro il 2050 carburanti a basse emissioni per il 40%. Il trasporto marittimo deve ridurre entro il 2050 del 40-50% le emissioni di C02 derivate dagli oli combustibili. Il trasporto merci superiore a 300 km deve usare la ferrovia e il mare entro il 2030 per il 30%, entro il 2050 per il 50%. Il trasporto dei passeggeri di media distanza deve usare entro il 2050 prevalentemente la ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo.

Le reti infrastrutturali TEN-T devono essere completate entro il 2030. Le reti di trasporto, strade, ferrovie, aviazione e vie d'acqua, devono essere integrate per conseguire elevate accessibilità ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali. Il sistema di gestione del traffico aereo Sesar e lo spazio aereo unico europeo deve essere completato entro il 2020. I sistemi di gestione del traffico al trasporto terrestre e marittimo, ITS e il sistema di globale di navigazione satellitare Galileo, devono essere applicati estensivamente per risolvere problemi di congestione in modo efficiente e economico. Un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali deve essere definito entro il 2020. Gli incidenti stradali devono essere ridotti del 50% entro il 2020 e vicino all'obiettivo "zero vittime" entro il 2050. La sicurezza nei trasporti nella UE deve aumentare gradualmente in tutti i modi.

Al fine di diffondere un nuovo concetto di mobilità, tuttavia, non basta incentivare l'innovazione tecnologica e migliorare le infrastrutture. Per raggiungere un'effettiva struttura multimodale del trasporto europeo, la Commissione ritiene di dover agire anche sul fronte delle abitudini degli operatori, orientandone il comportamento e le scelte di mercato alle esigenze della sostenibilità. L'obiettivo è responsabilizzare il settore privato secondo i principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", generando al tempo stesso finanziamenti per investimenti futuri nel settore dei trasporti. Per favorire comportamenti maggiormente sostenibili è necessario incoraggiare attivamente una migliore pianificazione della mobilità. Devono essere ampiamente disponibili informazioni relative a tutti i modi di trasporto (passeggeri e merci), alle possibilità di un loro uso combinato e al loro impatto ambientale. Essenziale sarà l'utilizzo di "biglietti intelligenti" intermodali basati su norme comuni dell'Unione europea e che ne rispettino le regole di concorrenza. Ciò vale non solo per il trasporto passeggeri ma anche per il trasporto merci, ambito nel quale sono necessari una migliore pianificazione elettronica intermodale degli itinerari, un quadro giuridico adeguato (documentazione sul trasporto merci intermodale, assicurazioni, responsabilità) e informazioni in tempo reale sulle consegne anche di piccole partite. Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione presentano, inoltre, la possibilità di soddisfare determinate esigenze di accessibilità senza dover aumentare la mobilità.

In ambito urbano è necessaria una strategia mista per ridurre la congestione e le emissioni basata sui seguenti elementi: pianificazione territoriale, sistemi di tariffazione, infrastrutture e servizi di trasporto pubblici efficienti per i modi di trasporto non motorizzati e per la ricarica/rifornimento dei veicoli puliti. Le città al di sopra di una certa dimensione dovrebbero essere incoraggiate ad adottare piani di mobilità urbana che raggruppino tutti questi elementi e che siano perfettamente coerenti con i piani integrati di mobilità urbana. Per rendere interoperabili i sistemi di pedaggio sulle reti stradali urbane e interurbane sarà necessario un quadro di riferimento a livello di Unione europea.

1.3 Revisione della rete transeuropea di trasporto TEN-T

A partire dalla metà degli anni ottanta la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ha costituito il quadro per lo sviluppo delle infrastrutture dirette a permettere un efficiente funzionamento

del mercato interno e per garantire la coesione economica, sociale e territoriale nonché una migliore accessibilità in tutta l'Unione europea. Nel 1996 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato i primi orientamenti che definivano la politica delle TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti) e la programmazione delle infrastrutture. Nel 2004 si è proceduto ad una approfondita revisione dei suddetti orientamenti, per tener conto dell'allargamento dell'UE e delle previste modifiche dei flussi di traffico. È stato inoltre ampliato l'elenco dei 14 progetti prioritari. Sono stati istituiti diversi strumenti finanziari e di altro tipo allo scopo di facilitare la realizzazione di tali progetti.

Tali strumenti comprendono il regolamento finanziario TEN , il fondo di coesione, il fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e i prestiti della Banca europea per gli investimenti, assieme ad altre iniziative di coordinamento messe in atto dalla Commissione. Nel 2010, ai fini di una maggiore chiarezza, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la decisione n. 661/2010/UE, che costituisce una rifusione degli orientamenti TEN-T. Alla luce delle sfide per la politica delle TEN-T, individuate anche dal Libro bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, la comunicazione COM(2011) 650 del 19/12/2011 della Commissione Europea, contenente la proposta di Regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), ha definito una strategia di lungo termine per la politica delle reti transeuropee dei trasporti fino al 2030/2050. Il 29 maggio 2013 è stato raggiunto un accordo sulle reti TEN-T tra la Commissione, il Consiglio e il Parlamento. L'accordo sancisce la realizzazione di una rete di trasporto “core” entro il 2030 che andrà ad operare come la colonna vertebrale del trasporto all'interno del Mercato Unico. Il finanziamento del trasporto nell'ambito dell'iniziativa Connecting Europe (2014-2020) si focalizzerà su tale rete di trasporto “core”, andando a colmare i collegamenti mancanti alle frontiere, rimuovendo i colli di bottiglia e rendendo la rete più intelligente. La rete TEN-T “core” sarà supportata da una rete complementare di strade che alimentano la rete “core” a livello regionale e nazionale. Questa rete sarà ampiamente finanziata dagli Stati Membri, con alcune possibilità di utilizzare i fondi EU regionali e per il trasporto, tenendo conto anche degli strumenti finanziari innovativi. L'accordo deve essere approvato formalmente dal Parlamento e Consiglio Europeo in plenaria.

La Regione Lazio (vedi http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/revision-t_en.htm) non ha porti nella rete “core”, mentre quella complementare prevede i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta; il terminale ferroviario di Pomezia è considerato nella rete “core”, mentre l'Interporto di Orte è in quella complementare; l'aeroporto di Fiumicino è nella rete “core”, quello di Ciampino in quella complementare.

Successivamente la comunicazione della Commissione Europea dell'ottobre - novembre 2013 e soprattutto il nuovo Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 hanno definito due livelli, per lo sviluppo ottimale della rete transeuropea dei trasporti, consistente in una rete globale e una rete centrale, basate su una metodologia comune e trasparente, che costituiscano il più alto livello di pianificazione di infrastrutture all'interno dell'Unione. La rete globale dovrebbe configurarsi come una rete di trasporti estesa all'intero territorio europeo in grado di garantire l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, anche quelle remote e ultraperiferiche. La definizione della rete centrale dovrebbe intervenire entro il 2030 ed entro tale data dovrebbero essere adottate in via prioritaria le misure necessarie al relativo sviluppo rispetto al quadro d'insieme fornito dalla rete globale. La rete centrale dovrebbe costituire la spina dorsale dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile e stimolare lo sviluppo dell'intera rete globale.

2 Quadro di riferimento nazionale

La pianificazione nel settore dei trasporti è una tematica che, nel corso del tempo, in campo legislativo, ha generato la necessità di rimodellare l'organizzazione della sua programmazione, abbandonando le classiche forme di gerarchia, che prevedevano imposizioni e regole di tipo “top down” per affidarsi a delle modalità più interattive da parte di tutti i soggetti competenti. Tale esigenza è dovuta principalmente alla natura stessa dell'argomento in questione, in quanto il sistema trasporti è regolato da un quadro di risorse interne, quali la domanda e l'offerta, di cui gli enti locali hanno una più puntuale conoscenza rispetto al livello nazionale. Gli ambiti di intervento e di decisione vengono affrontati, quindi, in un ambiente di concertazione, con operatività nel breve e validità nel medio-lungo termine.

La base normativa alla quale far riferimento in materia di regolamentazione dei trasporti e di attribuzione di competenze tra le Regioni ed il Governo è costituita dalla riforma del Titolo V della Costituzione (L. Cost. n.443/2001) e dalla legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (Legge Obiettivo) ed il Programma delle Infrastrutture Strategiche. Nel dettaglio sono stati analizzati la programmazione ENAC, RFI e ANAS, nonché, lo Sportello Unico Doganale, D.L.1/02/2013 sugli ITS in Italia e il disegno di legge quadro sugli Interporti.

La pianificazione dei trasporti e della logistica a livello nazionale è basata sul Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e sul Piano per la Logistica 2011-2020. Nel 2007 sono state inoltre realizzate le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità e nel 2012 sono stati effettuati gli Studi –ricerca per il Piano Generale della Mobilità

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, nel 2002 è stato predisposto il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS), finalizzato a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile.

In materia di servizi di trasporto pubblico locale, la riforma strutturale del settore è stata avviata in Italia con la delega al governo contenuta nella legge 549/95 e poi reiterata nella legge 59/97 (Legge Bassanini), da cui sono scaturiti il Decreto Legislativo 422/97 (Decreto Burlando) ed il Decreto Legislativo 400/99. Si sono poi succeduti una serie di interventi normativi, di cui rilevano l'art. 23-bis della Legge n. 133/2008 e l'art. 15 della Legge n.166/2009.

2.1 Normativa e strumenti di programmazione nazionali

2.1.1 *Legge Obiettivo n. 443/2001e successivi decreti*

La legge n. 443 del 21 dicembre 2001, anche detta “Legge Obiettivo”, si propone di regolare organicamente la realizzazione delle opere pubbliche maggiori, definite “strategiche” e “di preminente interesse nazionale”, sulla base di principi innovativi introdotti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001.

Finalità principale di questa legge è l'accelerazione della realizzazione delle grandi infrastrutture e degli insediamenti produttivi, attraverso la definizione di percorsi semplificati e privilegiati.

L'entrata in vigore della suddetta Legge obiettivo determina, infatti, una riforma dei procedimenti di approvazione dei progetti, mediante la concentrazione di tutte le competenze nel CIPE allargato alle Regioni competenti. Tuttavia, vengono conservate le specifiche competenze del Ministero dell'Ambiente e del Territorio, del Ministero per i Beni e le Attività culturali e delle Regioni in materia di VIA (Valutazione Impatto Ambientale) e delle Regioni (in concertazione con i rispettivi Comuni) in materia di localizzazione, mediante apposite Conferenze di Servizi.

La legge Obiettivo prevede, in applicazione delle indicazioni contenute nel PGTL 2001 il ricorso alla tecnica del project financing per finanziare e realizzare, con il concorso del capitale privato, le infrastrutture e gli insediamenti produttivi. Il ricorso al project financing è giustificato anche per il vasto ambito di applicazione, che va dalla realizzazione di opere pubbliche di notevole rilievo (ferrovie, metropolitane, ponti, autostrade, aree portuali attrezzate e aeroporti), ai piccoli progetti all'interno delle realtà territoriali minori (parcheggi, metropolitane di superficie). Per il sostegno e lo sviluppo del project financing, nell'ambito del CIPE è stata istituita una Unità tecnica - Finanza di Progetto (UFP), con il compito di diffondere all'interno delle pubbliche amministrazioni l'utilizzo di tecniche di finanziamento di infrastrutture con ricorso a capitale privato e di fornire supporto alle Commissioni costituite nell'ambito del CIPE stesso, su materie inerenti al finanziamento di infrastrutture.

Le opere di preminente interesse nazionale sono state individuate attraverso il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), approvato con la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, in base alle proposte dei Ministri o delle Regioni interessate, sentita la Conferenza Unificata Stato Regioni - Autonomie locali. L'intesa con le Regioni interessate è, quindi, una condizione essenziale per tutti i grandi progetti infrastrutturali previsti dalla Legge Obiettivo.

Il PIS, aggiornato annualmente e inserito nel Documento di Economia e Finanziaria (DEF) nell'Allegato Infrastrutture, contiene le seguenti indicazioni:

- lo stato di realizzazione degli interventi previsti nei programmi precedentemente approvati;
- l'elenco delle infrastrutture e degli insediamenti strategici da realizzare;
- i costi stimati per ciascuno degli interventi;
- le risorse disponibili e le relative fonti di finanziamento;
- il quadro delle risorse finanziarie già destinate e degli ulteriori finanziamenti necessari per il completamento degli interventi.

Tra il 2002 e il 2012 la Legge Obiettivo ha reso possibile la cantierizzazione di circa 74 miliardi di euro di investimenti. Nel corso degli anni il PIS ha subito alcuni mutamenti dovuti sia all'inserimento di nuovi interventi sia a cambiamenti di ordine procedurale. Il Programma è stato recentemente aggiornato ai sensi dell'articolo 1 della legge 443/2001 mediante l'inserimento nel 10° Allegato Infrastrutture al DPEF 2012 di nuove infrastrutture per un valore di circa 6 miliardi di euro. Il CIPE ha formulato parere favorevole all'ampliamento del Programma con la delibera n. 136/2012. Il valore complessivo del Programma è ora pari a circa 239 miliardi di euro. Di seguito sono stati riportati gli aggiornamenti avvenuti nel 2013 e presentati dal MIT il 20 settembre 2013. Il Servizio Studi della Camera dei deputati ha iniziato a monitorare l'attuazione delle infrastrutture strategiche nel 2004 sullo stato di attuazione della "legge obiettivo" in collaborazione con gli istituti di ricerca CRESME e Nova e con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (AVCP)

mediante la pubblicazione di rapporti annuali (fino al 2012). Negli anni la mole dei dati ha portato allo sviluppo di SILOS Sistema Informativo Legge Opere Strategiche che è consultabile su sito della Camera dei Deputati.

I successivi decreti alla Legge Obiettivo

Dopo gli impulsi dati con la Legge Obiettivo per la modernizzazione infrastrutturale del Paese, il Governo ha proseguito verso la stessa direzione, facendo seguito a quanto disposto dall'art. 1, comma 2 della Legge n. 443/2001, emanando due decreti legislativi volti a definire l'iter procedurale finalizzato alla celere realizzazione delle opere strategiche:

- D. Lgs. 163/2006, capo IV "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";
- D.Lgs. 4 settembre 2002, n. 198 "Disposizioni volte ad accelerare la realizzazione delle infrastrutture di telecomunicazioni strategiche per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, a norma dell'articolo 1, comma 2, della legge 21 dicembre 2001, n. 443".

Nell'ambito di questa legificazione successiva al 2001, diversi collegamenti con il PGTL 2001 sono presenti anche nella legge n. 166 del 1 agosto 2002 recante "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti", che contiene una serie di disposizioni, riguardanti il settore delle infrastrutture e dei trasporti.

La legge n. 166/2002, risponde all'esigenza di riconoscere maggiore flessibilità al PGTL 2001, prevedendo uno stanziamento di settecentomila euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, per il finanziamento di ulteriori studi e consulenze di approfondimento relativamente ad alcune tematiche specifiche contenute nello stesso, che necessitano di essere aggiornate rispetto all'evoluzione della domanda di trasporto: sviluppo dell'intermodalità e del trasporto pubblico locale, miglioramento della logistica e incentivazione della liberalizzazione del mercato.

In base all'art. 1, nel comma 3 di tale legge, si prevedono, inoltre, l'emanazione di "disposizioni correttive ed integrative dei D.lg. previsti dal comma 2" "nei tre anni successivi all'emanazione" dei D.lg. Infatti, il Governo ha emanato il D.lg. n. 9 del 10 gennaio 2005, "Integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, per l'istituzione del sistema di qualificazione dei contraenti generali delle opere strategiche e di preminente interesse nazionale, a norma della legge 21 dicembre 2001, n. 443".

Legge Obiettivo e Regioni: divisione dei poteri

Alcune regioni, quali Umbria, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Provincia Autonoma di Trento hanno contestato la legittimità della Legge Obiettivo, le modifiche introdotte dalla legge n. 166/2002 ed i decreti legislativi di attuazione n. 190/2002 e n. 198/2002 in quanto, secondo loro, è stato affidato uno scarso ruolo alle Regioni nella scelta delle opere e poca potestà legislativa in tema di dichiarazioni di inizio attività e di localizzazione delle opere stesse nelle Regioni. In realtà le prime due carenze sono state risolte con il Collegato Infrastrutturale che ha disposto come la scelta delle opere debba avvenire in accordo con le Regioni e come queste ultime abbiano il potere, in tema di dichiarazioni di inizio attività, di ampliare o restringere il campo fissato dal legislatore. Invece la questione relativa alla localizzazione delle opere è ancora aperta poiché il D.lg. n. 190/2002 stabilisce che, in caso di disaccordo con le Regioni sulla localizzazione delle grandi opere, la decisione deve essere assunta con un D.P.R. previa delibera del Consiglio dei Ministri.

In merito ai ricorsi presentati da queste Regioni, la Corte Costituzionale¹ ha segnato un ben definito quadro normativo al quale fare riferimento in merito al rapporto tra poteri centrali e Regioni nella applicazione dei provvedimenti legislativi citati, anche in riferimento all'entrata in vigore delle modifiche all'art. 117 del Titolo V della Costituzione.

La sentenza della Corte Costituzionale, per quanto riguarda le infrastrutture di interesse nazionale, ha salvato quantomeno formalmente la Legge Obiettivo, ma ha dovuto porre alcuni "paletti", dovuti da una lettura del nuovo Titolo V, che hanno creato alcuni problemi alla funzionalità dei meccanismi procedurali che, come già descritto, sono alla base della filosofia della Legge Obiettivo.

Infatti, nella sentenza, sulla base dell'applicazione della normativa esistente, in aggiunta alla modifica del Titolo V della Costituzione, si ritiene l'intesa con le Regioni una condizione necessaria per ogni decisione che riguardi investimenti infrastrutturali. Questa nuova situazione contrasta il comma 3-bis all'art. 1 della Legge 443/2001 che prevedeva la possibilità di superare l'eventuale mancata intesa con le Regioni (in sede di approvazione dei progetti preliminari di investimenti infrastrutturali in sede CIPE) attraverso l'emanazione di decreti del Presidente del Consiglio.

L'intesa con la o le Regioni interessate è, invece, nel quadro normativo esistente, una condizione essenziale per tutti i grandi progetti infrastrutturali previsti dalla Legge Obiettivo, compresi quelli definiti di "preminente interesse nazionale" o a "carattere interregionale o internazionale".

Solo per i progetti a carattere "interregionale o internazionale", la Corte Costituzionale ha privilegiato il potere centrale prevedendo che anche in mancanza di intesa con la o le regioni interessate il Governo può procedere, attraverso l'emanazione di un Decreto del Presidente della Repubblica, previa approvazione del Consiglio dei Ministri e sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali (fatta salva comunque la possibilità di ricorso nelle sedi istituzionali appropriate della o delle regioni dissenzienti).

Tale eccezione ha però un campo di applicazione molto ristretto in quanto la Corte Costituzionale prevede che debba comunque esservi un'intesa preventiva della o delle regioni interessate sulla qualifica "interregionale o internazionale" di un progetto.

2.1.2 L. Cost. 18 ottobre 2001, n. 3: modifica degli art. 117 e 118 Cost - La riforma del Titolo V della Costituzione

La riforma del Titolo V della Costituzione, recante "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione", di cui alla legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001, ha apportato modifiche ai concetti della "potestà legislativa", di cui all'art. 117, e "funzioni amministrative", di cui all'art. 118. La riforma di questi due articoli comporta una rimodellazione e definizione del margine di azione delle Regioni, in materia di pianificazione territoriale. Con il nuovo art. 117 della Costituzione, si è modificato il riparto delle competenze legislative tra Stato e Regioni a statuto ordinario. Nell'abrogato art. 117 erano elencate le materie per le quali la potestà legislativa competeva alle Regioni. Nel nuovo art. 117 vi è un elenco delle materie riservate alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ed un elenco delle materie riservate alla potestà legislativa concorrente Stato-Regioni.

¹ Corte Costituzionale sentenza n. 303 del 25 settembre 2003

Nell'elenco delle materie di legislazione concorrente rientrano tra le altre, quelle inerenti la programmazione territoriale nonché le infrastrutture:

- governo del territorio;
- porti e aeroporti civili;
- grandi reti di trasporto e di navigazione.

La norma prevede la potestà legislativa delle regioni in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione esclusiva dello Stato o a quella concorrente.

Un'altra innovazione introdotta con il nuovo art. 117 è il conferimento alla competenza regolamentare del valore di rango costituzionale. Infatti:

- lo Stato esercita il potere regolamentare nelle materie di sua esclusiva competenza legislativa e può delegare alle Regioni l'esercizio del potere regolamentare;
- le Regioni esercitano il potere regolamentare in ogni altra materia non assegnata alla competenza dello Stato;
- gli enti locali (Province e Comuni) hanno la potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni amministrative ad essi demandate.

Questo tema della potestà legislativa è strettamente collegato a quello delle funzioni amministrative, di cui al successivo art. 118.

Nell'abrogato assetto normativo, il rapporto fra potere legislativo e funzioni amministrative era basato sul principio del "parallelismo".

Il nuovo assetto, invece, prevede l'attribuzione delle funzioni amministrative ai Comuni, salva l'ipotesi di attribuirle ad altri enti locali per garantirne l'esercizio unitario, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza. Da ciò deriva che i rapporti fra potere legislativo, competenza regolamentare e funzioni amministrative vanno ricostruiti in base ai nuovi principi.

A seguito della riforma, è sorto un problema sul tema dell'applicabilità in concreto delle disposizioni riportate dalla riforma, ossia come dovevano evolvere i nuovi poteri legislativi regionali, nell'attesa del trasferimento di mezzi e funzioni da parte dello Stato, dal momento che la norma di revisione non contiene norme transitorie.

Mentre l'abrogato art. 117 della Costituzione consentiva alla Regione di adottare "norme legislative" senza alcun riferimento alle "funzioni", il nuovo art. 117 ha inteso equiparare pienamente le Regioni e lo Stato sul piano delle "funzioni" legislative². Ne deriva che sui rapporti tra legge statale e legge regionale, le due categorie di norme hanno pari "dignità", rimarcata dall'esistenza di limiti comuni ad entrambe le categorie di leggi, e svolgono a allo stesso titolo il pieno esercizio del potere legislativo della Repubblica.

² Il primo comma del nuovo art. 117 stabilisce che "La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle Regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali", così derivando per entrambi pari rilevanza legislativa essendo la differenza del potere legislativo tra i due Enti non più basata su un concetto quasi gerarchico ma, invece, su due distinti livelli di competenze sulle materie, di pari rango.

Per risolvere tale problema, la Corte Costituzionale³ ha dato autorevoli indicazioni sulla pronta applicabilità delle nuove competenze regionali.

La stessa Corte, come già visto, attraverso la sentenza del 2003, ribadisce che la sola allegazione dell' "interesse nazionale" non è sufficiente a giustificare l'esercizio da parte dello Stato di una funzione di cui non sia titolare sulla base del nuovo art. 117 della Costituzione.

Testualmente, la Corte afferma: "nel nuovo Titolo V l'equazione elementare interesse nazionale = competenza statale (che nella prassi legislativa previgente sorreggeva l'erosione delle funzioni amministrative e delle parallele funzioni legislative delle Regioni) è divenuta priva di ogni valore giacché l'interesse nazionale non costituisce più un limite, né di legittimità né di merito, alla competenza legislativa regionale".

Le Regioni hanno, quindi, tutte le competenze necessarie per pianificare i trasporti a servizio del proprio territorio e per programmare gli interventi. Ciò nonostante, l'interesse dallo Stato nel campo del trasporto locale è sempre vivo, perché possono incidere su settori di competenza statale di interesse di sviluppo economico e sociale della comunità nazionale.

Rimangono, invece, di competenza statale i sistemi di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo necessari per la mobilità nazionale e internazionale, la loro sicurezza, il controllo della circolazione e la definizione delle politiche generali per il contenimento dell'inquinamento prodotto dal trasporto.

La riforma del Titolo V della Costituzione ha ridefinito il margine di azione delle Regioni. La funzione legislativa è ripartita su tre livelli:

1. competenza esclusiva dello Stato nelle materie indicate al comma 2 (es. politica estera e rapporti internazionali, tutela della concorrenza, difesa e forze armate, moneta, tutela dell'ambiente, perequazione finanziaria ecc.);
2. competenza concorrente tra Stato e Regioni nelle materie espressamente elencate nel comma 3, tra cui figurano la tutela del territorio, porti e aeroporti civili e le grandi reti di trasporto e di navigazione. In tali ambiti, allo Stato compete la determinazione dei principi fondamentali, mentre alle Regioni spetta l'adozione, nel rispetto dei principi statali, della legislazione di dettaglio.
3. competenza residuale (o esclusiva) delle Regioni "con riferimento ad ogni materia non espressamente riservata", in via esclusiva o concorrente, alla legislazione dello Stato (comma 4); tra queste vi rientrano i lavori pubblici.

In materia di governo del territorio, delle infrastrutture e delle reti di trasporto e navigazione, quindi, la determinazione dei principi fondamentali è riservata alla potestà legislativa statale. Le Regioni hanno, entro questi principi fondamentali, tutte le competenze necessarie per pianificare i trasporti a servizio del proprio territorio e per programmare gli interventi.

Rimangono, invece, di competenza statale i sistemi di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo necessari per la mobilità nazionale e internazionale, la loro sicurezza, il controllo della circolazione e la definizione delle politiche generali per il contenimento dell'inquinamento prodotto dal trasporto.

³ udienza 416 del 23 ottobre 2001

2.1.3 Legge n. 131 del 5/06/2003 Attuazione della riforma del Titolo V della Costituzione.

Il Parlamento ha approvato, il 5 giugno 2003, la legge n.131 recante “Disposizioni per l’adeguamento dell’ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n.3”.

La legge disciplina le potestà normative dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i loro reciproci rapporti; regola una serie di aspetti dell’amministrazione centrale e locale (allocazione delle funzioni e delle risorse necessarie per il loro esercizio; organizzazione e controlli); introduce misure di garanzia delle posizioni riservate alle regioni e agli enti locali dalla Costituzione.

Sotto il profilo dei rapporti tra Regioni, Stato e Unione europea la legge n.131/2003 ha, dunque, individuato effettivamente quali siano i vincoli alle potestà legislative statali e regionali derivanti dall’ordinamento comunitario e internazionale. Ha definito la partecipazione delle Regioni alla formazione degli atti comunitari ed ha indicato i casi e le norme procedurali relative alla conclusione, all’attuazione ed all’esecuzione degli accordi internazionali e delle intese con enti sub-statali.

2.1.4 Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013.

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11/03/2013 “Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario” fa riferimento alla normativa vigente in materia di trasporto pubblico (D.lg. n. 422/97 del 19 novembre 1997) con la quale sono stati conferiti alle regioni le funzioni ed i compiti in materia di Trasporto pubblico locale, anche ferroviario ed all’art. 1, comma 300 della Legge 244/07 con il quale è stato istituito l’Osservatorio per il trasporto pubblico locale.

In riferimento all’art. 16-bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall’art. 1, comma 301 della L. 24 dicembre 2012, n. 228, il quale prevede che i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario sono definiti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da emanarsi, ai sensi dell’art. 8 della legge 28 agosto 1997, n. 281, d’intesa con la Conferenza unificata entro il 31 gennaio 2013;

Visto l’art. 3, comma 12 della legge 28 dicembre 1995, n. 549; Visto l’art. 16-bis del citato decreto-legge n. 95/2012 secondo il quale i criteri di cui al comma 3 del medesimo articolo sono, in particolare, finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante:

- a. un’offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b. il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

- c. la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d. la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e. la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Stabilisce all'art.1 i criteri di valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario. L'obiettivo al punto a) e c) è verificato attraverso l'incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente D.P.C.M. Per il punto b) è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori sono aggiornati in sede di Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM ai sensi del successivo art. 4.

L'art. 2 stabilisce che la ripartizione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario deve essere stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e finanze, sentita la Conferenza Unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno. L'90% delle risorse viene attribuito seguendo quanto stabilito per le diverse regioni nella tabella 1 allegata. Il restante 10% secondo quanto stabilito nell'art.3. La percentuale è incrementata di due punti percentuali ogni biennio.

Nell'art. 3 viene stabilito che la percentuale del 10% è distribuita alle regioni secondo la Tabella 1 se gli obiettivi sono stati raggiunti dalla Regione di riferimento integralmente oppure attraverso diverse percentuali a seconda degli obiettivi raggiunti (30% per un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ecc.; 60% per il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; 10% per la definizione di livelli occupazionali appropriati). Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi si provvede ai sensi del successivo art. 5 con un monitoraggio dei dati ricevuti dal Ministero e dall'Osservatorio del TPL. Per quel che concerne le percentuali di riparto alla Lombardia è stato attribuito la massima percentuale (17,30%) e la minore all'Umbria con circa il 2%. Per quel che riguarda il Lazio la percentuale è pari a circa l'11,68% (cfr. Tabella 1).

2.1.5 D. Lgs. 8 luglio 2003, n. 188 e D.M. 28/T 5 agosto 2005

Il D. Lgs. 8 luglio 2009 n. 188 è concepito come una sorta di "testo unico" in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario ed ha recepito, a livello nazionale, le Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE.

Tale decreto, secondo quanto esplicitato nelle "disposizioni generali" (art. 1 comma 1), si preoccupa di:

- definire le regole per l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- stabilire i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nell'imposizione del "pedaggio", ovvero il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie (IF) al Gestore dell'Infrastruttura (GI) per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale;

- disciplinare l'attività di trasporto per ferrovia ed i criteri per il rilascio, la proroga e la modifica delle licenze;
- delineare i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità d'infrastruttura e nella riscossione del pedaggio .

Il presente decreto non si applica (art. 1 comma 2):

- alle reti ferroviarie locali e regionali isolate , adibite al trasporto passeggeri;
- alle reti ferroviarie adibite unicamente alla prestazione di servizi passeggeri urbani e suburbani;
- alle reti ferroviarie regionali adibite unicamente alla prestazione di servizi merci regionali da parte di un'impresa ferroviaria la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto di interesse regionale, locale e interregionale di interesse locale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, finché non vi siano richieste di utilizzo della capacità della rete da parte di un altro richiedente;
- alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente al trasporto merci effettuato dal proprietario delle stesse infrastrutture.

Le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE e dal presente decreto, nonché dal decreto legislativo n. 422/1997 e successive modificazioni (art. 1 comma 3).

Il D.M. 28/T del 5 agosto 2005 individua le reti ferroviarie di cui all'art. 1 comma 3 del D. Lgs n. 188/2003, i criteri relativi alla determinazione dei canoni di accesso ed all'assegnazione della capacità di infrastruttura da adottarsi riguardo alle predetti reti, i criteri relativi alla gestione delle licenze, le modalità di coordinamento delle funzioni dello Stato e delle Regioni con riguardo alle questioni inerenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché i criteri di applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 comma 2 lettera c) del suddetto D. Lgs. n. 188/2003.

In base all' art. 3 comma 1 D.M. 28/T del 5 agosto 2005, rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 188/2003 e delle presenti norme le reti regionali non isolate individuate nell'allegato 1. Ferme restando tutte le disposizioni del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta delle regioni, può procedere a revisione del citato allegato, nell'ipotesi in cui le Regioni interessate vogliano estendere il campo di applicazione del presente decreto a nuove reti regionali non isolate.

Relativamente alla Regione Lazio, è inserita nel suddetto allegato 1 la ferrovia Roma-Viterbo.

Le regioni individuano i soggetti responsabili dell'assegnazione della capacità, i gestori di ciascuna rete e l'organismo di regolazione (art. 3 comma 3 D.M. 28/T del 5 agosto 2005).

Con particolare riferimento al tema del diritto di accesso all'infrastruttura, il modello di liberalizzazione attuato in Italia si conforma pienamente ai principi generali affermati a livello comunitario. L'utilizzo della rete ferroviaria nazionale da parte di una IF viene, infatti, subordinato (art. 6 D.Lgs. 188/2003):

- al possesso di una licenza, rilasciata dal Ministero dei trasporti, “che legittima l’espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia” (in caso di associazione, tutte le IF associate debbono essere titolari di licenza corrispondente al servizio da prestare). Al fine del conseguimento di tale licenza, l’IF deve dimostrare il possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale di cui all’art. 8; della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti; della diretta disponibilità di materiale rotabile e di personale incaricato della guida e dell’accompagnamento dei convogli. La licenza ha una validità illimitata, salvo i casi di inattività prolungata o di sopravvenuta perdita dei requisiti che ne hanno consentito il rilascio (art. 9 D.Lgs. 188/2003);
- al possesso di un certificato di sicurezza rilasciato dal GI (in Italia, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.) previa verifica della rispondenza del personale, dell’organizzazione interna e del materiale rotabile dell’IF “agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi” (art. 10, comma 2 D.Lgs. 188/2003);
- all’avvenuta conclusione con il GI di un contratto per la concessione dei diritti di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria (cd. contratto di utilizzo) ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs. 188/2003.

Il decreto definisce, inoltre, il principio di libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri e di merci per ferrovia da parte delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie, a condizioni eque, non discriminatorie e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario.

2.1.6 Programma delle Infrastrutture strategiche

La programmazione delle infrastrutture strategiche ha avuto un’evoluzione nel corso degli anni a partire dalla Legge Obiettivo del 2001, essa è strettamente legata ai diversi significati che ha assunto negli anni.

Nella Nota di aggiornamento al Documento di Programmazione economica del 2012 si riporta, nell’Allegato II, il Programma delle Infrastrutture Strategiche aggiornato a settembre 2012. In rispetto a quanto previsto dalla L. 196/2009 e L.39/2011, il programma è stato proposto secondo quanto previsto dalla Legge obiettivo (L. 443/2001) e sono state anticipate le linee generali che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in aggiornamento al DEF. In particolare, in tale documento viene indicato l’elenco delle opere prioritarie. I criteri dell’individuazione sono la coerenza dell’integrazione con le reti europee e territoriali, lo stato d’avanzamento dell’iter procedurale e la possibilità di finanziamento con capitale privato.

Le priorità funzionali da supportare finanziariamente nel triennio 2013-2015 sono diversi interventi tra cui i contratti di programma 2013 dell’ANAS e di RFI, le tranche per il completamento delle messa in sicurezza della città di Venezia, il nuovo Asse ferroviario Torino-Lione, il nuovo valico del Brennero (quota italiana), la messa in sicurezza di ponti e viadotti Anas, interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate. Fanno parte di queste priorità anche una serie di interventi diffusi ubicati all’interno delle seguenti tre aree programmatiche:

- Assi viari;
- Nodi metropolitani;

- Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti).

Inoltre ci sono una serie di interventi per i quali è possibile consentire un forte ridimensionamento delle risorse pubbliche necessarie per la realizzazione di assi strategici fondamentali ed al tempo stesso assicurare un coinvolgimento di rilevanti capitali privati, quali:

- Asse autostradale Orte - Mestre;
- Asse autostradale Termoli - San Vittore;
- Asse autostradale “telesina”
- Completamento asse autostradale Salerno-Reggio Calabria.

Le priorità d'intervento nazionali nella revisione del Programma delle Infrastrutture Strategico nazionale coincidono, in linea con l'art.41 del D.L. 6/12/2011 n.201, con il sottinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete essenziale transeuropea di trasporto TEN-T. Quindi la scelta prioritaria è realizzare le infrastrutture strategiche comprese nei quattro corridoi che riguardano l'Italia:

- Adriatico-Baltico;
- Mediterraneo;
- Helsinki-LaValletta;
- Genova-Rotterdam.

Con le modifiche introdotte con l'art. 41 del D.L. n. 201/2011 all'art.161, Codice Appalti, si ridefiniscono le modalità ed i criteri di programmazione delle opere strategiche in modo tale da consentire al Governo di selezionare specifiche opere da realizzare in via prioritaria con particolare riferimento alle opere finanziabili con l'apporto del capitale privato.

Con riferimento ai progetti strategici che fanno parte della rete TEN-T i progressi più importanti sono:

- Approvazione agosto 2011 progetto preliminare Torino-Lione (PP6) € 8,2 miliardi;
- Il collegamento Milano-Genova (PP24) copertura fin. 30% con altri € 1.100milioni;
- Approvazione progetto definitivo Monaco-Verona circa 8 milioni di euro;
- € 919 milioni tratta Treviglio-Brescia copertura per 2.050 milioni di euro.

A questi progetti si aggiungono Gallileo, le Autostrade del Mare, il progetto ERTMS (European Rail Traffic Management System) e i progetti ITS (Intelligent Traffic System) che a vario titolo investono aspetti di gestione del trasporto aereo, marittimo, stradale e ferroviario e sono di competenza del Ministro dei Trasporti. Con riferimento al prossimo ciclo di programmazione dei fondi europei 2014/2020 l'art. 17 del R.G. COM (2011) 615 del 14/03/2012 ha introdotto il principio di condizionalità ex ante, cioè il soddisfacimento di precisi requisiti da parte di ciascun Stato membro in assenza dei quali la Commissione sospende o parzialmente o totalmente i finanziamenti messi a disposizione dall'UE. Per quanto riguarda il settore della mobilità (Obiettivo Tematico 7) si prevede di promuovere sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete.

Il 18 marzo 2013 il CIPE ha approvato l'avvio ai contratti di programma di Anas e Rfi. Il comitato interministeriale per la programmazione economica ha dato parere favorevole al contratto di programma 2012-2014 di Rete ferroviaria italiana, con finanziamenti pari a 4.575 milioni di euro da utilizzare per la manutenzione straordinaria, ordinaria e la sicurezza della rete. Inoltre, il CIPE ha espresso parere favorevole al contratto di programma 2013 dell'Anas che destina 300 milioni di euro al completamento di lavori in corso e agli interventi di manutenzione straordinaria e ulteriori 569 milioni alle attività di manutenzione ordinaria, sicurezza, vigilanza e infomobilità.

Con riferimento alle infrastrutture strategiche, il CIPE ha approvato il progetto preliminare del 1° lotto funzionale Piovene Rocchette-Valle dell'Astico dell'Autostrada A31 Valdastico Nord, in Veneto, dal costo di circa 891,6 milioni di euro.

Nel settore del trasporto rapido di massa, il CIPE ha confermato il finanziamento di 104,8 milioni di euro a una variante tecnico-economica del sistema a guida vincolata su gomma del Comune di Bologna, denominato "Rete Civis", e autorizzato l'utilizzo delle economie di gara per la copertura dei maggiori costi del sistema tranviario (10 mila euro) e del 1° stralcio funzionale "Giachery - Politeama" (21,6 milioni) della metroferrovia del Comune di Palermo.

Il CIPE ha poi preso atto dell'informativa relativa ad altri due progetti: tra cui il protocollo di intesa per il completamento del piano strategico dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica, per cui sono previsti interventi dal valore di 905 milioni di euro tra finanziamenti pubblici e privati.

In data 02/08/2013 relativamente al Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001) il CIPE ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del "collegamento autostradale A12 Roma-Civitavecchia – Roma Pontina (Tor de' Cenci)", previa reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dal km 5+400 al termine dell'intervento; il Comitato ha altresì valutato positivamente con prescrizioni lo schema di convenzione per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del corridoio intermodale Roma-Latina e del collegamento Cisterna-Valmontone. Inoltre, ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento dello schema di Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture dei trasporti e ANAS S.p.A. per l'anno 2013.

Il Comitato ha approvato, ai sensi dell'articolo 18, comma 3, del decreto legge n. 69/2013, l'assegnazione di risorse di cui al comma 1 del medesimo articolo 18, ovvero:

- l'assegnazione, con prescrizioni, di 55 milioni di euro per la "S.P. 46 Rho-Monza – lotto 2, variante di attraversamento in sotterranea della linea ferroviaria Milano-Saronno (FNM)";
- l'assegnazione, con prescrizioni, di 60 milioni di euro per l'infrastruttura "Quadrilatero Marche - Umbria S.S. 77 Foligno - Pontelatrave maxilotto 1";
- l'assegnazione programmatica di 172,2 milioni di euro per la "Linea M4 di Milano", da nettizzare dei rimborsi IVA;
- l'assegnazione programmatica di 113,1 milioni di euro per la "Linea 1 della metropolitana di Napoli – tratta Centro direzionale - Capodichino 1° stralcio funzionale – completamento".

Il 20 settembre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ha chiesto al governo risorse per oltre 11 miliardi di euro nel triennio 2014-2016. Queste le esigenze finanziarie

indicate nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, presentato in Consiglio dei Ministri da Maurizio Lupi. Tra le priorità funzionali del Ministro rientrano gli interventi per le reti stradali e ferroviarie, la Tav, il Mose e il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Inoltre, il ministero chiede di escludere dai vincoli di Maastricht le opere identificate dall'Unione europea come 'core network', ossia le infrastrutture italiane parte del programma Reti Ten-T. Le altre linee guida contenute nell'allegato del ministero riguardano la riforma della legge Obiettivo e quelle del Codice della strada e del sistema portuale. C'è poi un piano per gli aeroporti, un nuovo piano per il Mezzogiorno alla luce del Pac 2014-2020 e un piano organico per gli schemi idrici.

In particolare, il documento indica le esigenze finanziarie per dare continuità alle scelte strategiche, articolandole in una serie di priorità funzionali. Il primo gruppo riguarda il reintegro delle risorse temporaneamente tolte dal bilancio del Dicastero (2.341 milioni): 300 milioni per il Contratto di programma investimenti di Rfi; 720 milioni per il contratto di Programma servizi per manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria; 100 milioni per la manutenzione straordinaria; 200 milioni per il Mose; 540 milioni per l'asse ferroviario Torino-Lione; 480 milioni per la manutenzione della rete ferroviaria.

In secondo luogo, le priorità legate alla realizzazione di reti stradali e ferroviarie (7.700 milioni). Tra quelle ferroviarie rientrano: il completamento dell'asse AV/AC Brescia-Verona (2,8 miliardi); il completamento organico dell'asse AV/AC Napoli-Bari (2 mld); l'adeguamento tracciato, sagome velocizzazione e soppressione e automazione di passaggi a livello del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce (400 milioni); l'avvio progettazione definitiva dell'asse AV/AC Salerno-Reggio Calabria (100 milioni); risorse per il contratto di programma di Rfi (300 milioni per il 2014). Per quanto riguarda le opere stradali, invece, troviamo: il completamento dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria (340 milioni); interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale Anas (300 milioni); realizzazione della terza corsia della tratta autostradale Quarto d'Altino-Villesse-Gorizia (160 milioni); risorse per onorare il Contratto di programma Anas 2014 (300 milioni).

Troviamo poi un terzo filone sulle priorità mirate alla riqualificazione del territorio (400 milioni), che riguardano interventi per il rifinanziamento dei programmi per la riqualificazione urbana dei comuni con meno di 5000 abitanti (300 milioni), il completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino (25 milioni) e il collegamento ferroviario Novara-Seregno-Malpensa (75 milioni).

Infine, il quarto insieme comprende le priorità legate all'adeguamento della offerta di trasporto pubblico locale e prevede una precisa proposta per dare impulso all'ammodernamento del parco rotabile su gomma, con un primo impegno finanziario complessivo di 600 milioni.

A breve, infatti, sarà pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto «sblocca-cantieri» Lupi-Saccomanni che ripartisce 1.478 milioni del Fondo sblocca-cantieri, come previsto dal decreto Fare. La lista delle principali opere finanziate era già nota: TEM Milano 330 milioni, Pedemontana Veneta 270 milioni, Piano Anas 300, ferrovia Torino-Aosta 27, Piano Rfi 361, Agrigento-Caltanissetta 90 milioni. La novità sostanziale, come anticipato dal Sole 24 Ore Edilizia e Territorio e da Italia Oggi, sono le condizioni da rispettare entro il 31 dicembre 2013, pena la revoca dei fondi e il subentro delle cosiddette opere di riserva. Nel caso dei piani Anas e Rfi, ad esempio, si chiede la pubblicazione di tutti i bandi entro il 31 ottobre prossimo, e l'aggiudicazione di almeno il 70% dei lavori entro fine anno. Nel caso di TEM il

closing è necessario entro fine anno. Il fondo è istituito dall'articolo 18 del decreto legge 21 giugno 2013 n. 69, convertito con la legge 9 agosto 2013, n. 98, con una dotazione di 2.069 milioni di euro.

Le opere o programmi a cui destinare i 2.069 milioni sono indicate in modo analitico dalla stessa legge: 1) 90,7 mln ad Autostrade dei Parchi (Roma-L'Aquila); 2) 100 mln al piano Campanili; 3) alcune opere da individuare con decreto Infrastrutture-Economia (i 1.478 milioni del Dm Lupi-Saccomanni di cui si parla in questo articolo); 4) altre opere a cui assegnare fondi con delibere Cipe, e cioè i restanti 400 milioni che sono già andati a M4 Milano (172 mln), Quadrilatero 60 mln, Rho-Monza 565 mln, metrò 1 Napoli 113 mln.

2.1.7 Proposta di Piano Nazionale Aeroporti 2012 – ENAC

La proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti, realizzata dall'Enac per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è nata con l'obiettivo di fornire alle istituzioni di governo una visione chiara e puntuale della attuale dotazione infrastrutturale e gli scenari di sviluppo del trasporto aereo in Italia fino al 2030.

Nel 2011, gli aeroporti italiani hanno movimentato oltre 149 milioni di passeggeri; nonostante la congiuntura economica, il traffico aereo, dopo la flessione del 2009, è tornato a crescere in Italia a ritmi sostenuti. Con il 7% di incremento dei flussi rispetto al 2009, ed il 6,5% rispetto al 2010, l'Italia è al quarto posto in Europa per volumi di traffico ed è l'unico Paese, tra i principali mercati europei, che ha recuperato i livelli di traffico passeggeri pre-crisi. Il flusso dei passeggeri che transitano dagli aeroporti genera sull'economia dei territori un ritorno stimato in almeno 100 miliardi €/anno. Le previsioni di crescita per il Paese, indicano il possibile raddoppio del traffico entro il 2030, circa 300 milioni di passeggeri, con un aumento soprattutto del traffico internazionale.

Il Piano indica, dunque, le linee di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti, le possibili soluzioni, le modalità di risposta, l'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali.

Il Piano si fonda sulle seguenti strategie:

- classificazione degli aeroporti integrata con la struttura della rete europea TEN-T, che include 33 aeroporti nazionali;
- aumento della capacità aeroportuale negli scali esistenti quale elemento insostituibile per superare la prevista crisi di capacità e dare l'indispensabile sostegno alla crescita economica del Paese;
- salvaguardia delle aree limitrofe agli aeroporti per consentire la necessaria espansione degli stessi;
- pianificazione integrata con il territorio, anche a stimolo dello sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli aeroporti;
- sostenibilità ambientale di lungo periodo degli aeroporti quale contributo alle politiche nazionali ed europee;
- forte indirizzo alla realizzazione di opere e connessioni ferroviarie per raggiungere livelli di intermodalità, oggi deficitari, anche a sostegno delle politiche ambientali;

- limitazione alla costruzione di nuovi aeroporti entro i prossimi venti anni;
- nessuna chiusura di aeroporti esistenti ma l'indicazione che per gli scali non riconosciuti dal mercato, oggi con poco traffico, siano verificate, entro il prossimo triennio, condizioni di sostenibilità economica che non prevedano trasferimenti di risorse pubbliche per la gestione. Per tali scali, dovranno essere valutate opportune forme di coinvolgimento di capitali privati, anche all'interno di progetti di sviluppo territoriale integrato, senza comunque impegno di oneri a carico dei contribuenti;
- elaborazione da parte dell'ENAC di modelli operativi semplificati che includano i servizi aeroportuali, per rendere sostenibili le gestioni degli scali con traffico limitato;
- attivazione di una iniziativa istituzionale di ENAC con Regioni, altri Enti e soggetti territoriali e Associazioni di settore, per valutare forme e modalità di gestione dedicate per aeroporti con traffico limitato, che possano risultare sostenibili in relazione al tipo e livello di traffico.

Il Piano Nazionale individua la rete degli aeroporti di interesse nazionale che dovranno rispondere alla domanda di traffico entro il prossimo ventennio.

Gli aeroporti di interesse regionale o locale, appartenenti al demanio aeronautico, non identificati nella rete di interesse nazionale, sono suscettibili di trasferimento agli Enti locali ai sensi del D. Lgs. 85/2010, con esclusione di quelli che saranno destinati a funzioni o ruoli di specifica valenza e pertanto sottoposti ad un governo nazionale.

Nella rete nazionale il Piano, coerentemente con quanto già fatto in ambito europeo con le reti TEN-T, ed in analogia, individua:

- gli scali principali, che rispondono oggi alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e saranno in grado di garantire nel tempo tale funzione. Tali aeroporti sono caratterizzati da un elevato grado di connettività con le destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale; gli stessi scali sono compresi nella rete europea TEN-T e circa la metà ne costituisce la parte "core";
- gli scali di servizio base, che per la ridotta estensione dei bacini di utenza risultano rispondere ad una domanda di traffico con estensione regionale, in zone remote o non adeguatamente servite da altri scali o da altre infrastrutture di trasporto. Tali aeroporti sono caratterizzati da collegamenti a scala nazionale e svolgono un servizio complementare di feeder nella rete, con alcuni collegamenti a livello europeo point to point; gli stessi scali assicurano una diffusa ed uniforme copertura del territorio nazionale e costituiscono una riserva di capacità nell'assetto complessivo della rete. La metà di essi è altresì parte della rete TEN-T europea.

Per gli scali principali, il Piano indica le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.

Particolare attenzione è posta nel Piano al tema dell'accessibilità agli aeroporti e alle connessioni intermodali, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali. A tale riguardo, il Piano indica che gli investimenti per la realizzazione degli interventi di potenziamento siano orientati prioritariamente verso gli aeroporti principali che hanno una funzione strategica; i collegamenti che assicurano l'accessibilità ai tre Gate

Intercontinentali (Roma, Milano e Venezia) sia viari che su ferro, con specifico indirizzo al collegamento con l'Alta Velocità, devono esser posti come urgenti e indifferibili nella programmazione e pianificazione delle Istituzioni competenti; inoltre deve essere garantita l'attuazione degli interventi da parte delle Istituzioni nazionali, attraverso impegni della spesa pubblica in materia di investimenti.

Il Piano contiene infine un "Action Plan" che definisce per gli aeroporti principali della rete nazionale il profilo funzionale, strategico o primario, al fine di determinare la priorità degli interventi per gli scali che hanno una funzione strategica nella rete. Esso individua, inoltre, gli aeroporti cargo e gli scali il cui sviluppo di traffico, in ragione dei condizionamenti e delle relazioni esistenti all'interno dei bacini di utenza, deve essere correlato per rispondere con maggiore efficacia all'esigenza del territorio.

L' Action Plan è articolato in macrobacini di traffico e definisce per gli aeroporti principali gli interventi prioritari (in termini di sviluppo di capacità, livello di servizio delle infrastrutture, potenziamento dell'accessibilità), i costi stimati, i tempi di attuazione e le prestazioni attese.

Il macrobacino di riferimento ai fini del presente studio è la Macroarea del Centro che comprende gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Ancona, Perugia e Pescara. Essa rappresenta l'area con il maggior numero di passeggeri movimentati, circa 42 milioni, per i quali si è registrata negli ultimi 10 anni una crescita del traffico pari al 5,2% annuo. Complessivamente il traffico dell'area del Centro assorbe il 30% del traffico internazionale italiano ed il 30% del traffico low cost (circa 9 milioni). Per quanto riguarda il traffico cargo l'area del Centro, grazie alla presenza dello scalo di Roma Fiumicino (152 mila tonnellate nel 2011), è la seconda più importante a livello nazionale in termini di volumi complessivi. Il sistema infrastrutturale del territorio del centro, è caratterizzato dalla rete dei collegamenti viari e ferroviari sulla direttrice nord-sud e da una debole rete dei collegamenti trasversali est-ovest, dovuta alla presenza della dorsale appenninica, che rende difficili gli spostamenti tra il versante adriatico ed il Tirrenico. Le maggiori criticità sono infatti riconducibili alla limitata disponibilità di collegamenti con il corridoio adriatico e alla mancanza di itinerari trasversali di livello adeguato per il collegamento fra la statale Flaminia, l'itinerario E45 e l'Autostrada A1. Per tale motivo le attese del Centro sono soprattutto quelle relative ai collegamenti trasversali tra i due Mari e ai collegamenti tra l'entroterra e la costa.

Alla luce di tali considerazioni, il quadro di potenziamento del sistema laziale si fonda sui seguenti macro interventi:

- Potenziamento ed espansione dell'aeroporto di Fiumicino, attraverso la massimizzazione dell'utilizzo e potenziamento del complesso aeroportuale attuale e la realizzazione di un nuovo complesso complementare a nord;
- Potenziamento dell'accessibilità a Fiumicino, concentrando gli investimenti sulle infrastrutture urgenti su gomma e ferro;
- Riqualficazione dell'Aeroporto di Ciampino come City Airport con soglia di traffico inferiore ai livelli attuali onde ridurre l'impatto ambientale sul territorio comunale;
- Adeguamento dell' accessibilità agli scali sia dal territorio che dalle reti nazionali su gomma e ferro.

2.1.8 Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale

L'atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale, presentato nel Gennaio 2013, recepisce gli orientamenti comunitari e gli indirizzi governativi e parlamentari sullo sviluppo del trasporto aereo nel prossimo futuro.

L'atto di indirizzo recepisce le linee guida della Proposta Piano Nazionale degli Aeroporti – ENAC del 2012. Esso propone un riordino organico del settore aeroportuale, sia sotto il profilo infrastrutturale che dei servizi e delle gestioni.

L'obiettivo è favorire uno sviluppo sostenibile del comparto, individuando le azioni per la razionalizzazione dei servizi a terra e in volo, concentrando gli investimenti sugli interventi infrastrutturali prioritari e aumentando la competitività del sistema nel suo complesso.

L'atto individua le seguenti linee guida:

- Individuazione degli aeroporti di interesse nazionale (da sottoporre alla Conferenza Stato-Regioni), trasferimento alle Regioni degli scali non di interesse nazionale e stop alla realizzazione di nuovi aeroporti;
- Individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari per gli aeroporti di interesse nazionale;
- Adozione di piani di riequilibrio economico-finanziario per le gestioni in perdita e progressiva privatizzazione;
- Incentivazione delle 'Reti aeroportuali' gestite da un soggetto unico, al fine di ottimizzare l'organizzazione e i costi;
- Razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali.

Nell'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale viene fatta la seguente distinzione, come raffigurato in Figura 2.1:

- Aeroporti inseriti nel Core Network TEN-T: sono aeroporti considerati di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari;
- Aeroporti inseriti nella Comprehensive Network: sono aeroporti con traffico superiore a 1.000.000 passeggeri annui, traffico superiore a 500.000 passeggeri annui in possesso di ulteriori specifiche caratteristiche (quali unicità nell'ambito regionale o il servizio ad un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità) o aeroporti indispensabili ad assicurare continuità territoriale;
- Altri aeroporti: sono aeroporti con traffico vicini al milione di passeggeri annui e con trend in crescita o destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti.



Figura 2.1 Aeroporti di interesse nazionale

Gli aeroporti di interesse nazionale mantengono la concessione nazionale e dovranno essere interessati da un programma di infrastrutturazione che ne potenzi la capacità, l'accessibilità e l'intermodalità.

L'atto di indirizzo non prevede la realizzazione di nuovi scali. Per quanto riguarda l'aeroporto di Grazzanise, la realizzazione non verrà attuata, considerata l'attuale capacità dell'aeroporto di Napoli di sostenere ulteriori aumenti di traffico nel medio periodo e la possibilità di utilizzare lo scalo di Salerno. Per quanto riguarda Viterbo, gli investimenti inizialmente previsti per l'ampliamento saranno utilizzati per il potenziamento infrastrutturale dell'aeroporto di Fiumicino.

L'atto di indirizzo individua gli interventi da considerare prioritari su cui concentrare gli investimenti in conformità con le politiche europee e con il Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Per quanto concerne gli aeroporti del Core Network, in primo luogo gli aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia, è previsto il potenziamento mediante l'aumento della capacità, il miglioramento dell'accessibilità e l'intermodalità degli scali;. In tale contesto, visti anche gli accordi di programma già firmati con le rispettive società di gestione, gli interventi più significativi riguarderanno:

- a Fiumicino la realizzazione di una nuova pista, il potenziamento delle aeree di imbarco e dei Terminal (accordo con ADR di dicembre 2012);
- a Malpensa e Venezia il miglioramento dell'accessibilità delle strutture e dell'interconnessione con l'alta velocità (accordo con SEA di aprile 2012 per Malpensa, e accordo con SAVE di dicembre 2012 per Venezia).

Per i Comprehensive Network, invece, è previsto il potenziamento degli scali nel medio/lungo periodo.

Il provvedimento favorisce anche la costituzione delle cosiddette “Reti Aeroportuali”, gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi, ad esempio, sul fronte della differenziazione e specializzazione di ruolo nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es: low cost, cargo, charter, distribuzione stagionale del traffico) oppure sull'ottimizzazione nell'acquisizione di servizi e beni da parte di fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete.

L'atto prevede, altresì, una razionalizzazione dei servizi di navigazione aerea e dei servizi generali alla clientela tra cui la semplificazione delle procedure, la revisione dell'orario di apertura degli aeroporti e/o degli orari di fornitura dei servizi, la modifica del servizio di controllo aereo, la rimodulazione delle tariffe relative ai servizi di assistenza in fase di decollo e atterraggio.

2.1.9 Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale – RFI

Rete Ferroviaria Italiana, quale gestore unico delle infrastrutture ferroviarie, a partire dall'anno 2000, ha stipulato con lo Stato diversi Contratti di Programma, aggiornati annualmente, che disciplinano i rapporti in tema di investimenti.

L'aggiornamento 2009 del Contratto 2007-2011 (sottoscritto nell'ottobre 2007), ai sensi dell'art. 2 comma 232 della Legge Finanziaria 2010, prevede una nuova categoria di opere, caratterizzate da elevata complessità tecnica e rilevante impegno finanziario, da finanziare “a tranches” in modo da consentire l'avvio della realizzazione per “lotti costruttivi” anche non funzionali. La nuova categoria riguarda i progetti infrastrutturali: AV/AC Treviglio – Brescia, Tunnel di Base del Brennero - quota italiana, AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi.

Con l'ultimo aggiornamento 2010/2011, la validità del Contratto di Programma 2007-2011 è stata prorogata al 30 giugno 2013.

Il 12 marzo 2013 è stato siglato tra RFI e il MIT il Contratto 2012-2016 - parte Investimenti (CdP-I), che deve completare il suo iter procedurale presso il CIPE e le Camere Parlamentari. Pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale, esso contiene alcuni elementi di novità in particolare relativi alla manutenzione dell'infrastruttura. In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella Delibera n.4 del 2012, il tema della manutenzione della rete, sia ordinaria che straordinaria, sarà infatti disciplinato dal Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi (CdP-S, approvato dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013), finalizzato a gestire anche le attività di Safety, Security e Navigazione.

In funzione di ciò, a partire dall'anno 2012, i principali obiettivi del CdP - parte Investimenti sono quindi concentrati sul completamento delle opere già in corso e l'avvio di opere

prioritarie nell'ambito dei progetti di investimento finalizzati all'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura.

2.1.10 Piano Pluriennale per la Viabilità ANAS (2003-2012)

Le priorità, i contenuti e gli obiettivi del Piano Pluriennale della Viabilità sono stati definiti nella Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 1 agosto 2003.

A fronte della limitatezza delle risorse investite negli anni antecedenti al 2003 e alla costante crescita della domanda di trasporto con un tasso di crescita che si attesta sul 2-3% annuo, L'Anas ha predisposto un Programma Pluriennale di interventi sulla rete stradale, suddivisi in quattro principali macrocategorie:

- Interventi di interesse nazionale o interregionale;
- Interventi di interesse regionale;
- Interventi sulla rete autostradale in concessione;
- Interventi per la sicurezza e la manutenzione straordinaria delle rete.

Il Programma comprende investimenti pari a 170 miliardi di euro, di cui 86 riconducibili nell'ambito della Programmazione Nazionale delle Opere Strategiche.

Gli interventi sono suddivisi in due gruppi. Nel primo gruppo sono compresi gli interventi considerati prioritari quali quelli compresi nel Programma Nazionale Opere Strategiche, quelli previsti dagli Accordi di Programma Quadro e gli interventi autostradali previsti dalle convenzioni stipulate da Anas e dalle Società Concessionarie Autostradali.

Nel secondo gruppo rientrano interventi determinati secondo i seguenti criteri: riequilibrio modale e accessibilità ai nodi intermodali, integrazione con i sistemi di trasporti UE, adeguamento agli standard di sicurezza, sviluppo del trasporto coordinato strada – mare (autostrade del mare), miglioramento delle condizioni di convenienza di investimenti nel mezzogiorno.



Figura 2.2 Principali interventi sul sistema stradale nazionale

Nel 2003 Anas ha la costruzione di un Sistema informatico per la pianificazione che si caratterizza come Sistema di Supporto alle Decisioni strategiche di programmazione degli interventi sulla rete nazionale (Decision Support System – DSS).

Attraverso questo strumento, il Piano Pluriennale si compone delle seguenti fasi:

- 1) Definizione degli interventi prioritari;
- 2) Applicazione del DSS al secondo gruppo di interventi;
- 3) Aggiornamento triennale.

2.1.11 Sportello Unico Doganale

Per effettuare un'operazione di import/export, gli operatori debbono presentare, oltre alla dichiarazione doganale, fino a 68 istanze ad altre 18 amministrazioni, trasmettendo ad ognuna informazioni e dati spesso identici o simili nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze ed i nulla osta necessari, nella grande maggioranza dei casi rilasciati su carta. In assenza di un efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, costi e tempi della frammentazione ricadono sulle imprese.

Per queste ragioni, già nel 2003, prima che nell'ordinamento dell'Unione fosse introdotto un principio analogo, l'Agenzia delle Dogane propose la norma istitutiva dello Sportello Unico Doganale, inserita poi nella legge finanziaria per il 2004. La finanziaria 2004 stabilisce che la dogana funga da punto di coordinamento e di controllo del complesso delle informazioni necessarie allo sdoganamento e demanda le modalità attuative dello sportello unico doganale al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 242 del 4 Novembre 2010, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 10 del 14 Gennaio 2011.

Lo Sportello Unico Doganale è stato attivato a luglio 2011 con le modalità transitorie previste dal decreto attuativo dello Sportello Unico Doganale (DPCM 242/2010 - pdf), in attesa del completamento del "dialogo telematico" tra tutte le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento che dovrà concludersi entro luglio 2014. Il DPCM di fatto obbliga le 18 amministrazioni ad integrare i processi di competenza, di cui rimangono titolari, per offrire alle imprese una "interfaccia" unitaria (single window/one stop shop), che, a regime consentirà:

- la richiesta, il controllo e lo "scarico" delle certificazioni/nulla osta/autorizzazioni per via telematica (art. 3);
- la "digitalizzazione" dell'intero processo di sdoganamento, compresi i segmenti di controllo di cui sono titolari amministrazioni diverse dall'Agenzia delle Dogane (art. 4).

Gli effetti della "digitalizzazione": riduzione dei tempi e dei costi di sdoganamento, miglioramento della qualità dei controlli e la conseguente riduzione dei costi per le amministrazioni.

Già nella fase transitoria lo Sportello Unico Doganale dispiega sostanziali benefici in termini di trasparenza nell'esercizio dell'azione amministrativa fornendo "la carta dei servizi per l'intero processo di sdoganamento". Nella tabella A allegata al DPCM sono elencati i procedimenti prodromici (certificati, nulla osta, ...) da ottenere prima della presentazione della dichiarazione doganale, con l'indicazione del tempo massimo di rilascio che l'Amministrazione di competenza deve rispettare. Nella tabella B allegata allo stesso decreto sono elencati i cosiddetti procedimenti contestuali (certificati, nulla osta, e controlli...) da avviare al momento del passaggio della merce alla frontiera con l'indicazione di chi li deve eseguire/emettere ed il tempo massimo di espletamento.

Lo Sportello Unico Doganale è la declinazione operativa degli "auspici" contenuti nel Codice dell'Amministrazione Digitale (Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82), ribaditi dal decreto Semplifica Italia (Decreto-legge 9 febbraio 2012 n. 5, convertito in legge 4 aprile 2012, n. 35 recante "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo"). Le imprese che interagiscono con le amministrazioni dello Stato sono tenute ad adeguarsi a diverse iniziative di innovazione.

Lo Sportello Unico Doganale attua "la regia di convergenza" che assicura, compiuti gli investimenti iniziali, un effettivo risparmio di costi per gli operatori economici. Esso offre un metodo operativo per giungere, nel breve periodo, a traguardi possibili solo attraverso la stretta collaborazione tra le amministrazioni per digitalizzare e integrare i procedimenti di rispettiva competenza.

La strategia di estensione, condivisa nell'ambito del Comitato di Monitoraggio, prevede la graduale attivazione dello Sportello. Tra gli uffici in cui è stato attivato risulta quello del Porto di Civitavecchia, attivo dal 22/03/2013.

Secondo quanto disposto dal (DPCM 242/2010 - pdf), lo sportello unico doganale coordina per via telematica i procedimenti coinvolgenti le amministrazioni che intervengono nelle operazioni doganali attraverso la “cooperazione applicativa” tra il sistema informativo dell'Agenzia delle dogane e dei Monopoli e quello delle altre amministrazioni. L'Agenzia ha realizzato il portale “AIDA - Servizi per l'interoperabilità” per la fruizione dei servizi man mano disponibili secondo il grado di attivazione della cooperazione applicativa.

Al fine di verificare i servizi sviluppati sulla nuova piattaforma e garantire un adeguato livello di assistenza, si procederà con un'estensione graduale.

Nella fase di sperimentazione il portale sarà fruibile da un numero ristretto di operatori. Dopo aver valutato gli esiti della sperimentazione l'utilizzo del portale sarà esteso progressivamente a tutta la platea degli utenti.

Servizi disponibili per gli OPERATORI: consultazione delle dichiarazioni doganali, del loro ciclo di vita e dello stato dei certificati contestuali “a sostegno” della dichiarazione per i quali è attiva l'interoperabilità tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'amministrazione competente per il rilascio. Per l'accesso al portale si utilizzano le medesime credenziali in possesso degli utenti già autorizzati al Servizio Telematico Doganale - STD (“nome utente per le applicazioni” e “password di accesso all'applicazione”).

Servizi disponibili per le AMMINISTRAZIONI: quelli definiti nei modelli di interoperabilità con ciascuna amministrazione nell'ambito dei tavoli previsti nella struttura organizzativa.

2.1.12 Decreto 1 febbraio 2013 - Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia

Con il decreto ministeriale del 1 febbraio 2013 sulla “Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia”, pubblicato in GU Serie Generale n.72 del 26-3-2013, è stata recepita la Direttiva Europea 2010/40/UE del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. Nel decreto vengono stabiliti i requisiti per la diffusione, la progettazione, la realizzazione degli ITS e per rendere disponibili delle informazioni gratuite ed aggiornate sul traffico.

In particolare, nell'articolo 3, vengono fornite delle indicazioni per garantire la massima diffusione degli ITS. Secondo queste indicazioni nella progettazione di tali sistemi bisogna rispettare i seguenti principi:

- contribuire efficacemente alla soluzione dei principali problemi di trasporto, come la congestione del traffico, le emissioni inquinanti, la sicurezza stradale, ecc.;
- assicurare l'intermodalità e l'interoperabilità, anche mediante processi di certificazione, per assicurare tra diversi sistemi la condivisione di informazioni e dati;
- promuovere l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS a qualsiasi tipo di utente;
- tenere conto delle specificità locali regionali e nazionali per la diffusione dei servizi;
- migliorare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, tenendo conto delle differenze intrinseche delle reti di trasporto;

- garantire la capacità degli ITS di operare con sistemi esistenti, senza però limitare lo sviluppo di nuove tecnologie;
- assicurare la qualità dei servizi di posizionamento integrando diverse tecnologie, ad esempio affiancando ai rilevamenti satellitari, tecnologie che offrano livelli equivalenti di precisione per coprire eventuali zone d'ombra;
- assicurare che i servizi UTS (Urban Traffic Signalling) nazionali, siano compatibili, coerenti ed interoperabili, con quelli garantiti a livello comunitario;
- accelerare lo sviluppo degli ITS e del loro mercato;
- ottimizzare il rapporto tra costi e mezzi impiegati per raggiungere gli obiettivi.

Nel decreto vengono elencate alcune azioni per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio nazionale. Per conseguire la razionalizzazione e l'efficienza dell'impiego degli ITS sarebbe utile costituire un'unica piattaforma nazionale fruibile da parte dell'utenza. Inoltre per favorire l'interoperabilità tra gli ITS nazionali con analoghi sistemi in ambito comunitario viene promosso l'utilizzo di standard tecnici per la progettazione degli ITS stessi, così come dovrebbe essere introdotto un modello per la classificazione delle strade in base alle tecnologie e ai servizi già presenti (es: sensori, telecamere, pagamento automatico di pedaggio, tracciamento delle merci pericolose, ecc.). Numerose altre sono le attività previste dal decreto tra cui anche l'utilizzo dei sistemi satellitari EGNOS e GALILEO per i servizi di navigazione di supporto al trasporto delle merci pericolose, in linea col Piano d'azione relativo al GNSS (Global Navigation Satellite System) redatto dalla Commissione Europea nel 2010.

Per assicurare agli utenti ed ai fornitori di servizi delle informazioni aggiornate ed affidabili e per garantire il corretto interscambio di informazioni tra diversi sistemi, nell'articolo 5 del decreto vengono definiti alcuni elementi funzionali obbligatori. Per le informazioni di traffico, al fine di assicurare la disponibilità di informazioni gratuite di base, attraverso il CCISS (vedi paragrafo precedente) vengono rese disponibili sul web informazioni su eventi di traffico che rispettano determinati standard, come dei modelli per la geo-referenziazione delle informazioni di traffico o un Data Dictionary degli eventi di traffico contenuti nel protocollo di comunicazione DATEX. Gli enti proprietari ed i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi intermodali sul territorio nazionale, devono essere in possesso di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza, da tenere costantemente aggiornata, comprese modifiche provvisorie o permanenti delle strutture di loro competenza.

In particolare per le merci si segnala quanto all'art. 6, par. 1 comma m: "favorire la creazione, presso i nodi logistici, di Piattaforme telematiche, armonizzate e coerenti con la Piattaforma Logistica Nazionale UirNet, per lo scambio di dati, informazioni e documenti tra operatori, al fine di migliorare, semplificare e velocizzare tutti i processi operativi ed amministrativi nel ciclo complesso del trasporto intermodale (stradale, ferroviario e marittimo)".

2.1.13 Disegno di "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali"

È in corso di esame in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati dell'attuale legislatura, la proposta di "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali" (presentata l'11 aprile 2013). La proposta riproduce il contenuto di una proposta di legge approvata nella XVI Legislatura in prima lettura alla Camera (aprile 2012) e poi non

approvata dal Senato. La proposta introduce una nuova disciplina in materia di interporti rispetto a quella attualmente recata dalla legge n. 240/1990 (Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci ed in favore dell'intermodalità). Tale legge definiva (art. 1) gli interporti come "complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci per le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione". L'articolo 2 della legge prevedeva una classificazione degli interporti in interporti di primo e di secondo livello ed attribuiva il compito di elaborare un piano quinquennale per l'indicazione degli interporti al Comitato dei ministri previsto dall'articolo 2 della legge n. 245/1984 per la predisposizione del piano generale dei trasporti (la competenza è successivamente passata al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, CIPET, e quindi, a seguito della soppressione di quest'ultimo con l'articolo 1, comma 21, della legge n. 537/1993, al CIPE; sul piano è previsto il parere delle competenti commissioni parlamentari).

La proposta di legge disciplina anche le piattaforme logistiche territoriali. Tale termine è già stato utilizzato nell'allegato infrastrutture 2006 per indicare aree territoriali caratterizzate da omogeneità connettive. Le linee guida del piano nazionale della logistica presentate dal governo nel gennaio 2011 individuavano le seguenti piattaforme logistiche: 1) la piattaforma logistica del Nord Ovest 2) la piattaforma logistica del Nord Est 3) la piattaforma logistica tirrenico adriatica nord 4) la piattaforma logistica tirrenico adriatica centrale 5) la piattaforma logistica tirrenico sud; 6) la piattaforma logistica adriatica sud 7) la piattaforma logistica Mediterraneo sud.

Nello specifico, le finalità della legge che si propone sono:

- miglioramento e incremento della concentrazione dei flussi di trasporto;
- razionalizzazione dell'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;
- diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto;
- superamento dei limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo.

La legge regolerebbe, tra l'altro: la ricognizione degli interporti e delle piattaforme territoriali, e la programmazione degli interventi in materia; la procedura per l'adozione del piano generale per l'intermodalità; le procedure e i requisiti per il riconoscimento degli interporti; l'istituzione di un Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2.2 Strumenti di pianificazione nazionale

2.2.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e SNIT

Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984. Il Piano attualmente in vigore è stato rinominato "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)", ed è stato approvato nel 2001. Il PGTL, attraverso un'analisi del settore dei trasporti, mette in luce le carenze nazionali di tipo infrastrutturale, gestionale ed organizzativo, per poi definire un insieme di interventi.

Gli obiettivi del PGTL sono:

- sostenere la domanda di trasporto tramite strategie infrastrutturali, di mercato, normative e organizzative;
- garantire la sostenibilità attraverso il riequilibrio modale, il risanamento atmosferico acustico e paesaggistico, l'utilizzo di tecnologie energeticamente più efficienti;
- assicurare l'efficienza della spesa pubblica tramite l'attivazione della concorrenza, la programmazione degli investimenti, la partecipazione del capitale privato;
- perseguire l'equilibrio territoriale tra nord e sud del Paese;
- raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea;
- accrescere la professionalità degli operatori del settore.

Il PGTL individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), ossia l'insieme integrato di infrastrutture sulle quali si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale.

L'individuazione dello SNIT prevede una divisione tra le infrastrutture del sistema nazionale e quelle di pertinenza regionale, delineando una chiara articolazione delle competenze e delle responsabilità tra i diversi livelli di governo. Tutti quegli interventi non rientranti nello SNIT sono infatti di competenza delle Regioni.

2.2.2 Piano Nazionale della Logistica 2011-2020

Il CIPE ha approvato il Piano per la Logistica nel 2006 come strumento di attuazione del Patto per la Logistica, siglato con il Governo il 1° luglio 2005 dai rappresentanti della domanda e dell'offerta di trasporto e logistica. Il Piano mira ad assicurare un'armonizzazione tra l'offerta infrastrutturale e la domanda di trasporto, individuando alcune linee prioritarie di intervento così sintetizzabili:

- riequilibrare il sistema modale sulle grandi direttrici, in particolare per il traffico merci;
- riorganizzare la portualità e l'areoportualità;
- alleggerire la mobilità nelle grandi aree urbane;
- mettere in sicurezza il sistema trasportistico;
- ridurre il differenziale negativo nei confronti degli altri Paesi europei, in termini di competitività.

Il Piano della Logistica viene a configurarsi, sotto il profilo infrastrutturale, quale continuità programmatica del menzionato Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, integrato dagli interventi inclusi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Nel 2011 è stato elaborato Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020 definito attraverso 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

In questa logica, il Piano è stato aggiornato dando contenuti delle politiche di settore nella logica di sistemi ed individuando quelle azioni prioritarie che con risorse finanziarie minime consentano di avviare e attuare processi virtuosi.

I riferimenti strategici del Piano sono:

- i Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio,
- la Rete portante ferroviaria,
- Trasporto aereo: le politiche di rilancio
- Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale
- Authority per i trasporti e la logistica

La Direttiva del Ministro Passera recante gli “indirizzi generali sull’attività amministrativa e sulla gestione per il 2012”, adottata il 9 gennaio 2012, fornisce specifiche e riferimenti in ordine al Piano Nazionale della Logistica. Fra gli obiettivi strategici, in relazione alla priorità politica che riguarda incremento di efficienza del sistema dei trasporti, evidenzia come una visione di sistema delle strutture di mobilità non può prescindere dalla logistica, e ravvisa l’esigenza di completare il “Piano della logistica 2011-2020”, che indica, pur in assenza del Piano dei trasporti, le politiche da seguire nelle diverse modalità a livello nazionale e locale, richiamando l’attenzione sulle necessità di indicare interventi puntuali necessari ad accrescere la competitività e soddisfare le esigenze di una domanda di trasporto sempre crescente e diversificata.

L’Italia suddivisa nelle sette piattaforme logistiche (vedi Figura 2.3): la Piattaforma logistica del Nord-Ovest (Valle d’Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria), la Piattaforma logistica del Nord-Est (Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige), la Piattaforma logistica dell’Area Centro-Settentrionale (Emilia-Romagna, Toscana), la Piattaforma logistica dell’Area Centrale (Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo), la Piattaforma logistica Adriatico Sud (Molise e Puglia), la Piattaforma logistica Tirrenico Sud (Campania, Calabria e Basilicata) e la Piattaforma logistica Mediterraneo Sud (Sicilia e Sardegna), piattaforme che hanno trovato una espressa normativa di attuazione con il disegno di legge sugli interporti.

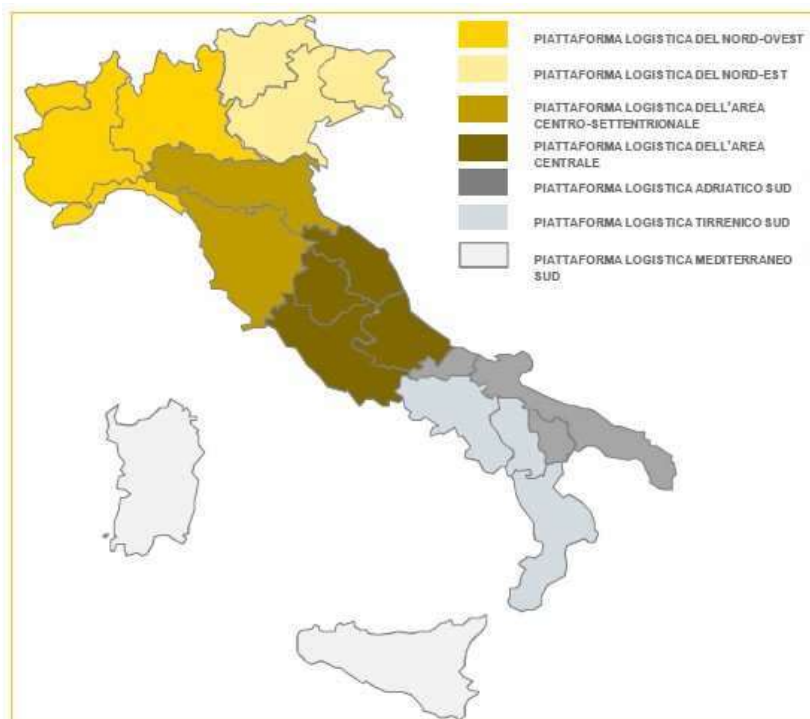


Figura 2.3 Piattaforme logistiche

La pianificazione dei gran parte delle Regioni di cui si compongono le 7 piattaforme definisce degli interventi prioritari che mirano ad una efficace ed efficiente rete di collegamento fra i territori e sono:

- Interventi ai fini dell'eliminazione dei “colli di bottiglia”;
- Interventi nell'ambito del completamento del Corridoio V, del collegamento con il Corridoio 24 e con il Corridoio I e quello Adriatico-Baltico;
- Interventi sui valichi e più in generale su quelle che si considerano porte d'accesso ai mercati di riferimento;
- Interventi sui principali nodi ferroviari e/o portuali, considerati strategici per lo sviluppo dei territori.

Si delinea, infine, una centralità del sistema portuale e la necessità di sviluppare e creare un modello di governance portuale efficiente ed efficace (sia in termini di regolazione dei servizi che di programmazione degli interventi). Si evidenzia, in riferimento al settore air cargo, la necessità di alcune azioni mirate (es. riduzione dei tempi di carico/scarico della merce, all'efficientamento delle operazioni relative ai controlli obbligatori e alle attività logistiche di supporto al cargo aereo, ecc.)

La Piattaforma Logistica Centrale è composta dalle Regioni Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo. La Piattaforma del Centro è definita longitudinalmente a est dall'asse Adriatico che si salda più a nord con il Corridoio Adriatico-Baltico, a ovest invece dall'asse Tirrenico che congiunge i nodi portuali della Liguria e della Toscana con il fondamentale nodo di Civitavecchia.

Le regioni del centro sono inoltre interessate da una rilevante connessione trasversale, lungo la direttrice Adriatico – Tirrenico, che costituisce una nuova frontiera per lo sviluppo di azioni macroterritoriali, mettendo in comunicazione il porto marchigiano di Ancona con quello laziale di Civitavecchia. Le Regioni centrali hanno elaborato nel 2010 un documento congiunto (rif. “Le infrastrutture ferroviarie nelle regioni del Centro Italia (trasversali ed addizionali alle AV e AC)”) cui hanno messo in evidenza la necessità di intervenire sul rafforzamento delle maglie trasversali “mediante l'adeguamento delle caratteristiche geometriche, funzionali, tecnologiche dei corridoi ferroviari est-ovest e il rafforzamento delle connessioni con gli assi longitudinali, in modo da garantire un effettivo miglioramento per:

- l'accesso ai nodi dell'Alta Velocità e ai corridoi europei (Corridoio I Palermo- Berlino e Autostrade dei Mari);
- l'accesso a funzioni pregiate poste nelle città che formano i nodi principali della rete e che costituiscono, anche per la UE, il fulcro dello sviluppo e della competitività;
- lo sviluppo del trasporto ferroviario merci, integrandosi con la rete stradale, la rete dei porti, interporti e piattaforme logistiche;
- la riduzione degli ostacoli all'integrazione delle regioni che presentano fasce del loro territorio svantaggiate o addirittura nodi e città anche capoluogo in condizioni di sfavore e per rinsaldare la coesione interna;
- una sempre maggiore integrazione fra le diverse modalità di trasporto e interconnessione attraverso punti nodali ubicati nelle città e nei porti del Tirreno e dell'Adriatico.

2.2.3 Linee guida sul Piano Generale della Mobilità

Nel novembre del 2007 sono state presentate le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità. Secondo questo documento, i nuovi strumenti di pianificazione nazionale dovranno porre l'attenzione sulla mobilità: l'analisi delle sue componenti e delle problematiche ad esse connesse deve essere il primo passo da cui derivare il sistema di priorità per la realizzazione di servizi e infrastrutture.

Le linee guida dettano gli obiettivi per il nuovo PGM in relazione alle evoluzioni avvenute negli ultimi anni nei temi principali della mobilità di persone e merci.

Le aree di azioni strategiche rilevanti per la mobilità delle persone sono, per le Linee Guida:

- TPL e trasporto privato per la mobilità regionale;
- rete di collegamenti tra le città per la mobilità interregionale;
- servizi internazionali e intercontinentali.
- Le aree di azione strategiche rilevanti per la mobilità delle merci sono:
- city logistics e distribuzione regionale;
- trasporto merci, intermodalità e logistica territoriale;
- porte internazionali e autostrade del mare.

Le aree di azione strategiche comuni al perseguimento di tutti gli obiettivi e trasversali a componenti e fasce della mobilità sono:

- innovazione ed ITS (Intelligent Transportation System);
- ricerca e formazione.

Per ogni fascia di mobilità, ed in particolare per le aree di azione specifiche e trasversali in relazione agli obiettivi strategici, è necessario sviluppare nel piano differenti elementi:

- descrizione generale ed individuazione di tematiche principali, con dati riferiti allo stato attuale che ne supportino il ruolo, e possano consentire eventuali confronti con altri paesi;
- strategie di breve, medio e lungo termine, per il perseguimento degli obiettivi con interventi di tipo: a) *gestionale*, considerando in quest'ambito il ruolo centrale dell'offerta in termini di servizi per gli utenti oltre che l'organizzazione aziendale; b) *istituzionale*, considerando gli aspetti normativi, in termini di regole generali, semplificazioni, di strutture ad esse connesse; c) *infrastrutturale*, separando per opportunità di intervento nei due campi di infrastrutture immateriali e materiali, nelle immateriali oltre che gli aspetti consolidati a partire dall'istruzione, vengono espressamente ricompresi gli interventi di classe ITC (Information Technology and Communication) con particolare riferimento agli ITS e questi sia nelle parti soft che in quelle hard; nelle infrastrutture materiali vengono invece considerate tutte le altre infrastrutture dei settori civili ed industriali.

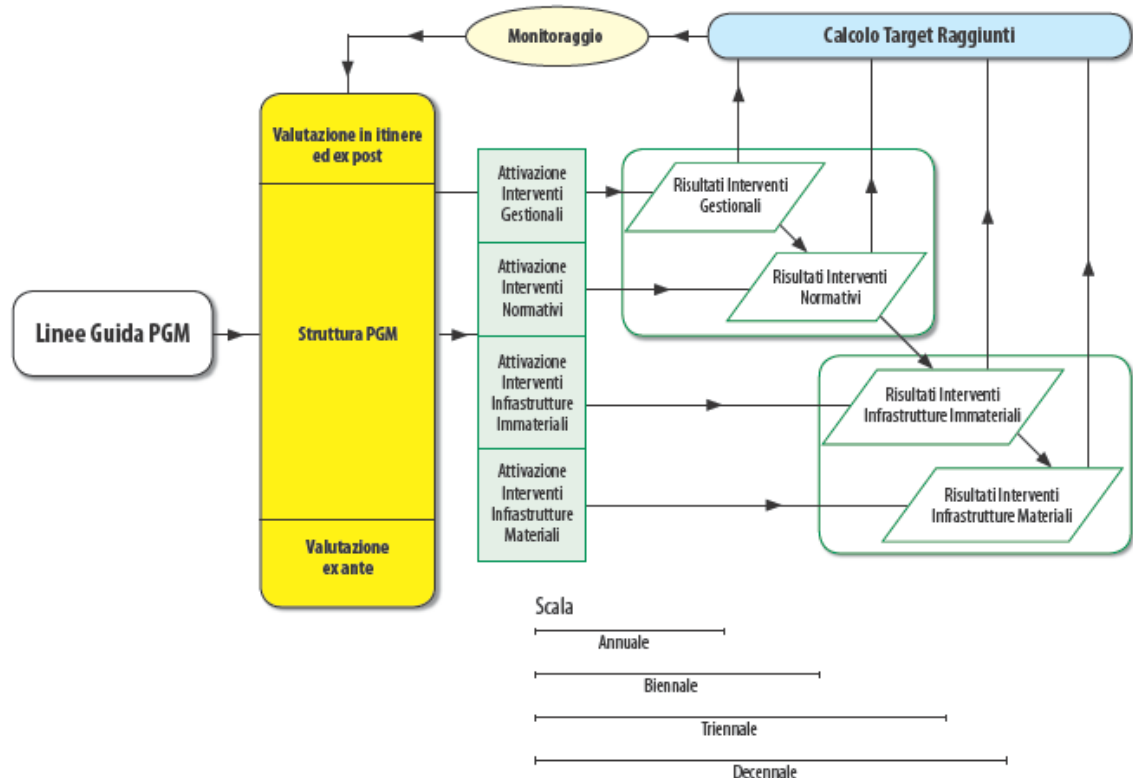


Figura 2.4 Processo PGM proposto dalle linee guida

2.2.4 Studi-ricerca per il Piano Generale della Mobilità 2012

Nel 2010 Il MIT ha affidato degli studi-ricerca di supporto per la redazione del Piano Generale della Mobilità al Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) dell'Università di Roma La Sapienza, al Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università Tor Vergata e al Dipartimento di Economia dell'Università di Napoli Federico II.

Gli studi-ricerca hanno una serie di strumenti e indicazioni economiche e territoriali, sui trasporti e la logistica per la individuazione e la costruzione del PGM.

Il lavoro svolto ha evidenziato un ritardo infrastrutturale non molto marcato, ma con una considerevole disomogeneità sul territorio e con una mobilità squilibrata verso il trasporto stradale. Il divario nord – sud è solo debolmente riequilibrato dagli interventi previsti, le carenze sono concentrate nelle aree metropolitane e la frammentazione degli interventi ottiene deboli economie di scala. Queste insufficienze rivelano importanti margini di miglioramento nell'impiego delle risorse.

Le priorità, dunque, dovranno essere accompagnate da un chiaro quadro finanziario e da trasparenti criteri di valutazione, basati sulla sistematica comparazione dei costi e dei benefici di progetti alternativi. Le misure di dotazione fisica non sono un indicatore sufficiente a determinare la necessità di un investimento, né a valutare quale tipo di intervento possa avere l'impatto maggiore sul sistema produttivo. L'efficiente realizzazione

delle opere è ostacolata da carenze progettuali, normative (con riferimento al coordinamento tra i diversi livelli di governo, alla collocazione territoriale delle opere, alla selezione del contraente privato) e di monitoraggio. Se ne vedono le conseguenze nei rilevanti scostamenti di tempi e costi di realizzazione rispetto ai preventivi. Ne risulta ostacolato anche lo sfruttamento delle risorse tecniche e finanziarie del settore privato.

Le analisi mostrano l'esigenza di maggiore attenzione alla programmazione, al coordinamento tra livelli di governo, ai tempi e costi di realizzazione delle opere, all'interconnettività e all'interoperabilità, allo sviluppo delle nuove tecnologie, all'omogeneizzazione delle normative (standard tecnici ed economici), all'aumento di competitività delle modalità di trasporto alternative alla strada, alla regolazione e alla concorrenza.

L'UE spinge verso la multi-modalità e la co-modalità ed inserisce il settore dei trasporti e della logistica nei settori da innovare profondamente per la competitività, la sicurezza e l'ambiente. Non viene trascurata dalle indicazioni comunitarie la funzionalità delle connessioni attraverso un ridisegno delle reti TEN-T integrate pienamente con le Autostrade del Mare, i porti e i retroporti. Una attenzione particolare è dedicata alle aree urbane per l'importanza che rivestono nell'economia e nella qualità della vita. Occorre ripensare i sistemi di trasporto, ridurre gli impatti e aumentarne la produttività.

La domanda di mobilità è la variabile indipendente programmatica, e non semplicemente previsionale, che si vuole garantire al Paese. I piani, i progetti, i provvedimenti finanziari e quelli normativi che si predisporranno e attueranno per il sistema dei trasporti dovranno essere finalizzati a soddisfare questa domanda. La previsione deve tener conto che la domanda di trasporto passeggeri e merci cresce linearmente con la crescita del PIL.

Tuttavia la crescita si concentra spazialmente alle porte internazionali del paese, lungo i corridoi internazionali e di collegamento alle grandi aree metropolitane e a ridosso di queste, e temporalmente in alcune ore del giorno e giorni della settimana. Alcune componenti della mobilità hanno un peso modesto come quantità, ma sono da considerarsi importanti e strategiche per la competitività del paese, come i viaggi nazionali ed internazionali per affari e il cargo aereo. Queste sono da considerarsi le priorità strategiche sulla domanda di trasporto per sostenere gli obiettivi economici.

Scenari di previsione futuri sono guidati dalle tendenze del reddito, dalla demografia e dei costi di trasporto. Lo scenario più prevedibile è l'incremento della domanda di trasporto proprio nelle situazioni già oggi congestionate e con alta variabilità dei tempi di viaggio. In particolare crescerà con tassi molto superiori alla media il trasporto ferroviario pendolare e il trasporto marittimo di container e aereo di persone e di merci. La crescita in questi due ultimi modi si concentrerà nei grandi porti, non quelli di transshipment, a ridosso delle aree industriali del paese e nei grandi hub aeroportuali. Una attenuazione della crescita dipende da variabili indipendenti come l'aumento dei costi del petrolio, o i prezzi di mercato del trasporto di merci.

La pianificazione dei principali interventi sulla rete di trasporto dovrebbe essere basata sui seguenti principi:

- Un quadro di riferimento chiaro per gli indirizzi di politica dei trasporti a livello nazionale, fornito dal PGM, che integri gli obiettivi di efficienza, sostenibilità e sicurezza con la pianificazione degli altri settori, in particolare l'ambiente e il territorio.

- Una procedura di valutazione dei differenti impatti sui differenti obiettivi delle alternative di intervento, che consideri la natura e la scala degli impatti e fornisca il valore totale di una alternativa (benefici – costi) e il rapporto tra costi e benefici.
- Una certezza nella esecuzione degli interventi come finanziamenti e tempi attraverso il miglioramento delle procedure per la presentazione delle proposte di intervento, con l'aiuto del Ministero, e per la consultazione con i cittadini e le loro organizzazioni, e il coinvolgimento effettivo, fin dalle prime fasi, degli enti locali e dei vari soggetti interessati.
- Una rapidità nei tempi di realizzazione che semplifichi le procedure di approvazione.
- Una chiara separazione tra le strutture decisionali politiche e gli organismi tecnici operativi.
- Una diffusione capillare dell'informazione sull'intervento e sulla sua rilevanza a tutti i livelli nei suoi aspetti economici, sociali, e ambientali.
- Una attenzione alla formazione di coloro che svolgono o che saranno chiamati a realizzare e gestire gli interventi. La pianificazione è infatti un'operazione culturale di cambiamento di stili di vita, richiede conoscenze specifiche, per l'innovazione nei metodi e nelle tecnologie, e competenze interdisciplinari per affrontare problemi complessi istituzionali, economici e tecnici multidisciplinari.
- Una procedura di valutazione per la determinazione degli impatti e del valore degli interventi proposti nel Piano, che includa anche la descrizione di tutte le informazioni rilevanti per la scelta, anche di alternative comprese nella proposta.
- Una attività di monitoraggio del processo di attuazione del Piano e del sistema dei trasporti. Durante l'attuazione occorre monitorare i processi di realizzazione e gestione degli interventi. Questo perché i risultati del Piano possono essere compromessi da una realizzazione non adeguata e incompleta, e da una gestione tecnicamente, organizzativamente e finanziariamente carente. Tuttavia, anche in presenza di una ottima realizzazione e gestione, i risultati degli interventi programmati possono non corrispondere ai risultati attesi per carenze nella modellizzazione del sistema e nella progettazione, e per gli effetti di fenomeni non direttamente controllati.

2.2.5 Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale

Il parlamento italiano, con la Legge 144 (Art. 32) del 17 Maggio 1999, ha delegato al Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il compito della definizione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS), al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al Piano di sicurezza Stradale 1997-2000 della Commissione Europea.

Il PNSS prevede il coordinamento ed il coinvolgimento attivo dei Ministeri, delle Regioni, delle Province, dei Comuni, degli Enti Gestori delle strade, degli Istituti di ricerca, delle Università, delle Case Automobilistiche, delle Assicurazioni, delle associazioni dei cittadini, ecc.

Il Piano, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed approvato con delibera n. 100 del 29 novembre 2002, è finalizzato a creare le condizioni per una mobilità

sicura e sostenibile, riducendo il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali e gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti. L'obiettivo di riferimento recepisce le indicazioni del secondo programma per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea: riduzione del 40% del numero di morti e feriti entro il 2010.

Per il raggiungimento degli obiettivi la strategia fondamentale del Piano può essere riassunta in tre punti:

- sviluppo di un'azione immediata sulle situazioni a maggior rischio e dove sussistono le condizioni tecniche e organizzative per poter avviare subito gli interventi;
- rafforzamento delle strutture tecniche e della strumentazione necessaria per governare efficacemente la sicurezza stradale;
- coinvolgimento delle imprese e delle parti sociali nella attuazione del Piano e nella verifica dei risultati delle azioni intraprese.

Il PNSS ha durata decennale e si attua mediante programmi annuali approvati dal CIPE, con i quali vengono attivate alcune delle linee di azione.

2.2.6 Proposta per il Piano d'Azione per lo sviluppo degli ITS

La Direttiva 40/2010/UE "Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti" (paragrafo 1.1.2) è stata recepita nell'ambito del Decreto Legge n°179 del 18 ottobre 2012 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" (Art. 8 "Misure per l'innovazione dei Sistemi di trasporto"). I relativi decreti attuativi sono in fase di definizione da parte del MIT.

L'Italia ha attivato dei gruppi di lavoro per la redazione del Piano d'Azione Nazionale sugli ITS con la collaborazione dell'associazione delle aziende e degli operatori del settore.

Sempre secondo la Direttiva 40/2010/UE, l'Italia, come gli altri Stati membri dovrà garantire l'applicazione delle specifiche necessarie che la Commissione avrebbe dovuto adottare *entro il 27 febbraio 2013* per la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità per la diffusione e l'utilizzo operativo degli ITS, *inizialmente per le azioni prioritarie*.

Il primo gruppo di azioni riguarda il coordinamento e la *governance* delle diverse iniziative ai diversi livelli amministrativi.

Il secondo gruppo riguarda il monitoraggio e il controllo. Occorre definire metodi standardizzati e verificabili per la raccolta e l'analisi dei dati e standard per garantire la privacy nel trattamento dei dati individuali e definire gli obblighi di trasmissione tra diversi operatori.

Il terzo gruppo comprende azioni sui sistemi di informazione quali la definizione di servizi minimi di informazione gratuita per la sicurezza, di standard di qualità dell'informazione, di standard e protocolli aperti per l'uso dei dispositivi di bordo.

Un quarto gruppo riguarda la sicurezza attiva. Comprende l'attuazione di politiche per l'incentivazione all'adozione di dispositivi di sicurezza attiva di efficacia certificata.

L'ultimo gruppo riguarda le azioni normative. Prima di tutto la redazione del Piano nazionale di azione ITS, il coordinamento delle azioni previste nei piani regionali per l'infomobilità, e la definizione di standard tecnici e funzionali per ciascuna funzione del sistema ITS.

3 Quadro di riferimento interregionale

Le piattaforme Territoriali Strategiche

Dall'esame del Quadro Strategico Nazionale, ed in particolare della Priorità 6 "Reti e collegamenti per la mobilità - Descrizione della priorità", emergono le Piattaforme Territoriali Strategiche allo scopo di valorizzare il potenziale competitivo locale, creando spazi di saldatura dei sistemi nazionali al sistema europeo ed extraeuropeo, rafforzando in questa prospettiva i corridoi transeuropei e i nodi infrastrutturali, contribuendo all'integrazione e al completamento delle piattaforme nazionali a sostegno dello sviluppo policentrico.

In sintesi, per ottenere un appropriato impatto territoriale, che possa favorire lo sviluppo dei territori, anche per le aree rurali, il QSN mira ad una visione unitaria attraverso la massima integrazione tra politiche delle reti e politiche territoriali, anche fra aree limitrofe al di là dei confini amministrativi, eventualmente attraverso meccanismi che accompagnino e stimolino l'evoluzione della programmazione di settore verso una più matura comprensione dei rapporti tra flussi e aree, ovvero tra luoghi di intreccio dei flussi dell'economia globale e luoghi del radicamento e della sedimentazione degli effetti.

Già nel 2° Rapporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, il Personale ed i Servizi Generali – denominato "Verso il Disegno Strategico Nazionale", veniva delineata una iniziale analisi dei corridoi transeuropei, della Rete TEN, del PON Trasporti, oltre ad Interreg (in quanto vocazione alla internazionalizzazione e alla cooperazione territoriale europea) e ad ESPON (con particolare riguardo alle performance delle Regioni d'Europa rispetto agli obiettivi di Lisbona), che ha consentito di concretizzare un insieme di piattaforme territoriali strategiche, articolate su tre livelli:

- le *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo;
- le *Piattaforme nazionali*, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- le *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale; ulteriormente convalidate dalle analisi condotte per la identificazione dei sistemi locali e dei territori urbani da coinvolgere nell'attuazione dei programmi operativi sperimentali.

Le Piattaforme Territoriali Strategiche riguardanti il Lazio sono tre:

1. Piattaforma lazio-umbro-marchigiana (Civitavecchia-VT-TR-PG-AN), di livello nazionale;
2. Piattaforma laziale-abruzzese (RM-PE-AQ), di livello interregionale;
3. Piattaforma appenninica centrale (PG-TR-RI-AQ-IS-CB), di livello interregionale.

3.1 Strumenti di pianificazione delle regioni limitrofe

3.1.1 Regione Toscana

Programma di Sviluppo 2011-2015

Il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015, approvato con Risoluzione n.49 del 29/06/2011, include una specifica sezione relativa alle politiche per le infrastrutture e per la mobilità in cui vengono individuati gli indirizzi di legislatura correlati agli ambiti strategici di intervento. La disponibilità e la funzionalità di un'adeguata rete infrastrutturale, la costruzione di una rete integrata di infrastrutture e servizi, la qualificazione del sistema di trasporto pubblico, le azioni per la mobilità urbana e la realizzazione di una piattaforma logistica sono gli indirizzi principali.

Il PRS 2011-2015 individua pertanto, nel “Quadro degli strumenti di programmazione di legislatura” per l'Area “Sostenibilità, qualità del territorio e infrastrutturazione”, il Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità, quale strumento di programmazione ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/1999, stante l'esigenza di razionalizzare il complesso degli strumenti e procedimenti di programmazione, nelle materie attinenti al sistema delle infrastrutture di trasporto, alla logistica, al servizio di trasporto pubblico locale e alle politiche sulla mobilità.

Il Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015 ha previsto inoltre una serie di Progetti Integrati di Sviluppo (PIS) quali nuovi strumenti per la realizzazione di interventi mirati per il rilancio della crescita economica previsti dal PRS 2011-2015.

I progetti che hanno relazioni con il PRIIM sono i seguenti:

- Cluster per la nautica e i sistemi portuali
- Cluster per i sistemi logistici integrati
- Sistema dei servizi pubblici locali, in riferimento al Trasporto Pubblico Locale
- Distretto per le tecnologie ferroviarie, l'alta velocità e la sicurezza delle reti
- Distretto per le ICT e le telecomunicazioni, in riferimento all'infomobilità
- Progetto Integrato di sviluppo dell'area pratese, in riferimento agli interventi per la rete infrastrutturale.

La struttura portante del sistema delle infrastrutture toscane comprende i porti commerciali toscani di Livorno, Piombino e Carrara, i due interporti A.Vespucci e “Toscana Centrale”, gli aeroporti di Pisa e Firenze, la rete ferroviaria di collegamento con particolare riferimento ai collegamenti con il Corridoio I con l'AV/AC. La Toscana può assumere una posizione strategica al centro del Mediterraneo per i collegamenti tra Europa e Canale di Suez, così come nello snodo sia nord-sud che est-ovest interno all'Italia (quest'ultimo, a maggior ragione, se fosse completato il collegamento viario della E78 Grosseto-Fano).

In particolare, il quadro infrastrutturale che si sta delineando, basato sul Corridoio I (Berlino – Roma – Palermo) e tramite questo, sul Corridoio V (Lisbona – Kiev) della rete TEN-T, anche tramite la realizzazione delle opere legate alla dorsale centrale e alla realizzazione del Ti-Bre (Corridoio Tirreno-Brennero), rappresenta un'opportunità eccezionale per lo sviluppo del Porto di Livorno - fulcro privilegiato per gli scambi commerciali tra oriente e occidente - e per l'intera Toscana.

In questo contesto, lo sviluppo ed il potenziamento delle infrastrutture dei porti commerciali di Livorno, Carrara e Piombino si propongono come azioni strategiche per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana e più in generale del sistema logistico regionale, attraverso anche la valorizzazione e la crescita delle autostrade del Mare di tutto l'alto Tirreno.

Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)

Il nuovo Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) è stato istituito con legge regionale 4 novembre 2011, n. 55, che individua un nuovo strumento di programmazione delle politiche regionali ai sensi dell'art. 10 della L.R. 49/99 "Norme in materia di programmazione regionale", che attua e dettaglia le strategie di intervento delineate dal Programma Regionale di Sviluppo 2011-2015, annualmente specificate ed aggiornate dai documenti di programmazione economica e finanziaria. Il piano ha l'obiettivo di superare, da un lato, la disomogeneità della tipologia degli atti di programmazione esistente nei diversi settori e, dall'altro, creare uno strumento unitario che consenta la gestione globale delle politiche della programmazione in materie inscindibilmente connesse.

La legge di istituzione del piano ha definito le finalità principali in materia di mobilità e infrastrutture come la a) realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci; b) ottimizzare il sistema di accessibilità al territorio e alle città toscane e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale; c) ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.

La legge ha quindi definito gli ambiti interconnessi di azione strategica:

- a) realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
- b) qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico;
- c) azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
- d) interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana;
- e) azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Per ogni ambito interconnesso di azione strategica sono definiti i seguenti obiettivi strategici in coerenza con gli indirizzi di legislatura definiti dal Programma Regionale di Sviluppo approvato dal Consiglio Regionale il 29/06/2011.

Di seguito sono elencate alcune opere chiave comprese nel piano.

Opere ferroviarie

- Realizzazione Nodo per l'alta velocità ferroviaria di Firenze
- Realizzazione raccordi ferroviari al porto di Livorno e raddoppio Pistoia - Montecatini

Trasporto pubblico su gomma

- Gara per gestore unico.

Opere stradali

- Completamento a tipologia autostradale Corridoio Tirrenico;
- Itinerario europeo Grosseto-Fano E 78 – completamento dell'adeguamento a 4 corsie
- Avvio adeguamento e messa in sicurezza SGC FI-PI-LI, Raccordo Firenze-Siena, viabilità regionale

Porti

- Elaborazione e avvio nuovi P.R.P. Livorno, Piombino e Marina di Carrara
- Interventi per i fondali del porto di Livorno – piano dragaggi e nuova gestione porte vinciane
- Prima attuazione Autorità Portuale Regionale – escavi e Darsena commerciale a Viareggio

Aeroporti

- Integrazione gestionale tra Pisa e Firenze
- Miglioramento dell'offerta infrastrutturale attraverso la qualificazione dell'aeroporto di Firenze e la pianificazione dei miglioramenti infrastrutturali a sostegno dei volumi attesi.

Mobilità ciclabile e Interventi per la sicurezza stradale

- Avvio realizzazione ciclopista Arno ed interventi per la mobilità ciclabile in ambito urbano
- Nuovi bandi per sicurezza stradale per gli enti locali

Mobilità urbana

- Completamento linee 2 e 3 sistema tranviario fiorentino, integrazione rete attraverso prosecuzione verso Bagno a Ripoli e definizione a seguito di approfondimento con i Comuni interessati, dell'integrazione della rete tramviaria a Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio.
- Realizzazione people mover a Pisa

Infomobilità

- Ricerca e sviluppo nei campi dell'informazione in tempo reale dei servizi del trasporto pubblico e della mobilità

3.1.2 Regione Umbria

Con la L.R. 28/1995 la Regione Umbria ha regolamentato la pianificazione di area vasta, regionale e provinciale. Mentre con la successiva LR 31/1997 ha proceduto a valorizzare la pianificazione comunale. La specificità umbra, dovuta alla limitata ampiezza del territorio, è che la pianificazione di area vasta corre su un doppio binario, regionale (Piano Urbanistico Territoriale) e provinciale (PTCP). Perugia e Terni hanno approvato il loro piano, ora in fase di verifica di congruità rispetto alle indicazioni del PUT.

La Regione dispone di Piano Regionale dei Trasporti approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.351/2003. Il piano ha validità decennale (2004-2013). I principali obiettivi strategici perseguiti dalla Regione, attraverso il PRT, sono:

- la configurazione di un assetto ottimale del sistema plurimodale dei trasporti;
- una maggiore efficacia nella connessione del sistema regionale al contesto nazionale;
- il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture;
- la riduzione dei costi economici generalizzati del trasporto;
- il concorso nel raggiungimento degli obiettivi in materia di tutela dell'ambiente.

La Regione non dispone di un Piano Regionale della Logistica. L'Amministrazione provinciale di Perugia ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento con Delibera di Consiglio n. 59/2002 ed il Documento Preliminare per la revisione programmatica in variante del PTC con Delibera di Consiglio n. 27/2006. La provincia di Terni nel corso del 1999 è stato redatto il PTCP adottato dal Consiglio Regionale, con atto n.64/1999. Il PTCP è stato approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 150/2000 ed è in vigore dal 23/10/2000.

Disegno Strategico Territoriale

L'assetto programmatico risulta disciplinato dalla DGR n. 1903/2008 e costituisce l'unica forma di pianificazione regionale di strumento strategico e di indirizzo per lo sviluppo del territorio. Tiene conto delle criticità espresse dal territorio ed in tal senso fornisce un contributo al Documento Strategico Regionale in termini di individuazione degli interventi strutturali prioritari e getta le basi per la rivisitazione del Piano Urbanistico Territoriale (PUT) non più in chiave urbanistico normativa ma con una impostazione strategica orientata allo sviluppo sostenibile regionale. Diventa quindi quadro di riferimento generale per la definizione e le scelte della politica territoriale di sviluppo, in particolare si propone di: definire gli elementi strategici e di indirizzo prioritari;

- valorizzare le risorse territoriali nella logica della competitività, della trasformazione/implementazione del proprio tessuto produttivo ai fini dell'integrazione nel quadro nazionale ed europeo;
- fornire gli strumenti operativi per l'armonizzazione del territorio umbro nelle politiche regionali di sviluppo;
- rappresentare i contenuti programmatici delle politiche paesistiche regionali;
- essere strumento di governance;
- dare attuazione ai Progetti Strategici Territoriali con il contributo degli Enti Locali al di là delle logiche comunali.

Piano Regionale dei Trasporti

Approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.351 del 16 dicembre 2003, è lo strumento principale di pianificazione dei trasporti adottato dalla Regione.

Infrastrutture ferroviarie

Gran parte del territorio regionale ed in particolare il nodo di Perugia risulta in una posizione defilata rispetto alle linee ferroviarie nazionali di maggior importanza, anche rispetto all'unica trasversale di rilievo (la linea Orte-Falconara). Anche la "Direttissima" Roma-

Firenze serve l'intera regione in maniera indiretta e poco efficace. Le uniche interconnessioni possibili, infatti, sono in corrispondenza di Orte e Terontola. L'area di Terni, invece, è collegata a Roma dalla linea Orte-Fabriano-Falconara.

Per il miglioramento dell'accessibilità al territorio regionale occorre anche puntare ad una riqualificazione funzionale e tecnologica delle linee ferroviarie atte a garantire adeguati attributi di potenzialità e velocità. A tale proposito il Piano prevede la realizzazione degli interventi di potenziamento e ammodernamento tecnologico di seguito descritti.

- Completamento del raddoppio della linea Orte-Foligno-Falconara, che consentirà di migliorare la qualità e la potenzialità del collegamento alla linea ferroviaria adriatica (e quindi alle aree del nord-est del Paese) e al sistema logistico del Corridoio Adriatico più prossimo al territorio regionale (porto di Ancona, interporto di Ravenna, interporto di Jesi). Il CIPE ne ha approvato il progetto preliminare con delibera 87/2006.
- Raddoppio, con velocizzazione, della linea Foligno-Terontola, che consentirà di migliorare significativamente il collegamento della rete ferroviaria umbra alla Direttissima, nonché di elevare la qualità dei servizi lungo il più importante corridoio regionale (Terni-Spoleto-Foligno-Perugia-Terontola). Il CIPE ne ha approvato il progetto preliminare con delibera 68/2005.
- Recupero funzionale, con ammodernamento infrastrutturale e tecnologico, della Ferrovia Centrale Umbra Terni-Perugia-San Sepolcro, che consentirà a tale linea un più efficace inserimento nel contesto della rete di interesse nazionale oltre che un ruolo strategico significativo nell'ambito del sistema regionale dei trasporti.

Per la definizione dell'assetto di previsione della rete, occorre affrontare altresì il problema del potenziamento dei nodi ferroviari di Perugia (la cui sistemazione definitiva condiziona la stessa organizzazione dei servizi ferroviari) e di Terni, nonché programmare altri interventi atti a migliorare le connessioni di rete. Gli interventi previsti dal Piano dei Trasporti della Regione Umbria sono di seguito descritti per grandi tipologie.

Infrastrutture stradali

Analogamente, la collocazione del territorio umbro nel contesto geografico nazionale è ragione della marginalità della Regione Umbria nei confronti della rete stradale nazionale, che ha le sue linee di forza nel corridoio plurimodale dorsale (Milano-Bologna-Firenze-Roma) e nel corridoio pedeappenninico-adriatico (Milano-Bologna-Ancona-Bari), che corrono entrambi all'esterno del territorio regionale. La rete stradale nazionale della Regione, individuata dal Piano è costituita dalle infrastrutture di seguito riportate.

Gli indirizzi e gli interventi previsti dal Piano mirano a superare la marginalità dell'Umbria nei confronti delle principali direttrici nazionali ed a migliorare l'accessibilità del territorio regionale con l'Italia ed il resto dell'Europa. A tal fine il Piano intende:

- potenziare le connessioni stradali con i Corridoi nord-sud, adriatico e centrale;
- superare alcuni nodi critici che impediscono la fluidità dei collegamenti;
- adeguare gli standard qualitativi e di sicurezza alle nuove normative.

Fra gli interventi di maggiore interesse si evidenzia l'itinerario trasversale della "Tre Valli" (variante alla SS418) che costituisce il collegamento fra l'asse orientale della Via Flaminia e quello centrale della E45. Il progetto intercetta la SS3 a monte di Spoleto e la E45 in corrispondenza di Acquasparta realizzando il by-pass da parte della Via Flaminia dei nodi di

Spoletto e di Terni nonché del valico della Somma. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE con delibera 146/2005.

Oltre agli interventi sopradescritti, anche il completamento della ex SS3 Flaminia può svolgere un ruolo di collegamento trasversale tra l'Adriatico e il Tirreno e di collettore e distributore dei traffici trasversali provenienti dalle Marche.

Sono inseriti nel quadro di previsione anche il completamento dell'itinerario Perugia-Ancona e a sud di Spoleto, nonché il completamento della Strada delle Tre Valli, nel tratto Spoleto-Acquasparta.

La "Nuova Flaminia", tramite la Perugia-Ancona a Nord, e la E45 con la Terni-Orte a sud, consente il collegamento fra i porti di Ancona e Civitavecchia.

Altri interventi di rilevanza nazionale, inseriti tra quelli strategici di cui alla "Legge Obiettivo", sono costituiti dai completamenti, per la parte che insiste sul territorio regionale, delle seguenti strade:

- E78 Grosseto-Fano;
- nodo di Perugia;
- Terni-Rieti;
- SS77 "Valdichienti"

Quest'ultimo fa parte del Quadrilatero Marche – Umbria, 1° maxi lotto: opera principale ss. 77 Val di Chienti, tratto Foligno – Pontelatrate. Il progetto della nuova SS 77 della Val di Chienti prevede la realizzazione di un'arteria stradale a due carreggiate separate e quattro corsie per una larghezza totale di piattaforma pari a 23,00 m che colleghi Foligno a Muccia (MC) nelle Marche passando per il valico di Colfiorito. Complessivamente il tratto in progetto misura 35 Km di cui 26 Km in territorio umbro.

Collegati al progetto della SS77 ci sono:

- l'allaccio della nuova SS 77 con la SS 3 Flaminia a Foligno;
- il completamento della SS 3 Flaminia, nel tratto Foligno – Pontecentesimo.

Per il finanziamento dell'opera il CIPE ha previsto il ricorso a sistemi innovativi di "finanza di progetto" ed in proposito ha inserito l'opera tra le 21 aventi caratteristiche di sperimentaltà. Il CIPE ha approvato il progetto definitivo con deliberazione n. 13 nella seduta del 27 maggio 2004 ed ha assegnato un finanziamento di 424 milioni di Euro. Il 2° maxi lotto di cui l'opera principale completamento direttrice Perugia – Ancona, Tratti della SS 76 Fossato di Vico-Cancelli e SS 318 Pianello-Valfabbrica.

L'importanza del tracciato della Perugia-Ancona è nella connessione della E45 al corridoio plurimodale adriatico e nella accessibilità diretta di Perugia al porto di Falconara, che rappresenta una relazione trasportistica interessante per il traffico merci.

Si cita, infine, la prosecuzione verso Sud dell'itinerario della E45, che è prevista con un tracciato ex-novo a Nord-Est di Terni; fino ad intercettare la Flaminia storica che, opportunamente adeguata, può costituire un itinerario alternativo in direzione Roma.

La Trasversale Fano-Grosseto E78, il tratto da completare dell'itinerario internazionale E78 Grosseto – Fano che interessa la Regione Umbria è localizzato nella porzione di territorio confinante con le Regioni Toscana e Marche. Esso fa parte del tronco, lungo circa 25 km, compreso tra le località Le Ville di Monterchi (AR) e Parnacciano (PG), che si colloca tra porzioni della E78 già realizzate od in corso di realizzazione. Il costo complessivo dell'opera, calcolato inizialmente in circa 278,00 milioni di euro, è destinato ad aumentare per l'entrata in vigore del decreto sulle norme funzionali e geometriche delle strade e si stima possa aggirarsi attorno ai 600,00 milioni di euro. La progettazione di questa infrastruttura è in fase di completamento per quanto concerne la fase preliminare.

Infrastrutture puntuali

Per quel che riguarda il sistema aeroportuale umbro si prevedono interventi sugli attuali aeroporti di Perugia e Foligno. Si prevedono interventi già stabiliti nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), elaborato su un orizzonte temporale di 20 anni (2000-2020).

Il PSA punta ad uno sviluppo organico e graduale delle infrastrutture aeroportuali e ad un altrettanto graduale raggiungimento dei livelli di traffico attesi e prevede un'articolazione della realizzazione delle opere di potenziamento e degli investimenti necessari in tre fasi successive: la prima compresa tra il 2001 ed il 2004; la seconda tra il 2005 ed il 2012; la terza tra il 2013 ed il 2020.

Per l'aeroporto di Perugia sono state finanziate opere infrastrutturali che mirano al potenziamento dello scalo.

Si prevede, inoltre, lo sviluppo delle funzioni di supporto logistico alle imprese aeronautiche già presenti a Foligno come la Oma-Tonti e l'Umbria Cuscinetti.

Gli indirizzi e gli interventi per il trasporto merci previsti dal Piano mira a dotare il sistema delle imprese umbre di una organizzazione del trasporto e della logistica efficiente, efficace ed economica. L'obiettivo della Regione è di trasferire su ferro una quota significativa del trasporto delle merci attraverso un piano organico di interventi attraverso la promozione di un sistema regionale di aree opportunamente attrezzate. Pertanto ogni area dovrà avere un dimensionamento e un mixer di tipologie di funzioni e servizi congruente con la domanda espressa dal sistema di produzione locale.

Le basi attrezzate di Terni, Foligno e Città di Castello sono state riconosciute come infrastrutture di interesse primario ed inserite nel I programma di interventi finanziabili con la Legge Obiettivo con un cofinanziamento di 14,72 milioni di euro, approvato dal CIPE con la delibera n. 121 del 21dicembre 2001. i progetti sono stati approvati dal CIPE con delibera 15/2004.

Individuazione e potenziamento di impianti ferroviari attrezzati per i servizi intermodali, per il trasporto combinato e impianti produttivi raccordati alla rete ferroviaria FCU. Nel quadro di tali iniziative deve inserirsi un programma di ristrutturazione degli operatori del settore che dovranno anche attrezzarsi con mezzi idonei, così come un piano di rilancio e di sviluppo del trasporto merci ferroviario. La Regione, per il conseguimento degli obiettivi del Piano, promuove ed asseconda ogni iniziativa utile al processo attuativo, di razionalizzazione e riqualificazione del trasporto merci, sviluppando l'intermodalità ferro-gomma. In particolare mira a potenziare il sistema di infrastrutture ferroviarie; a sostenere i settori dell'autotrasporto e della logistica nelle forme normative rese possibili dalle direttive europee e nazionali, tra cui un deciso impulso all'associazionismo, alla formazione

professionale, al processo di crescente qualificazione ed efficienza dei servizi; ed ha attivato un Osservatorio Merci per il monitoraggio del settore del trasporto e della logistica.

3.1.3 Regione Marche

LR 34/1992 e s.m.i. individua come essenziale l'elaborazione di azioni mirate allo sviluppo, tenendo conto dei progetti nazionali ed internazionali di sviluppo, dei principi innovativi per promuovere le opere pubbliche, e dello snellimento procedurale non solo legato alle opere strategiche.

La Regione ha recentemente realizzato il **nuovo Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica**, che si configura come un piano di settore cui spetta il compito di organizzare le politiche infrastrutturali definendo gli obiettivi e gli strumenti nel rispetto degli indirizzi generali regionali. Il Piano Regionale è stato inviato al Consiglio Regionale con DGR n. 297/2010.

Il Piano tiene conto delle indicazioni contenute dal Piano Generale dei Trasporti nazionale, dal Piano della Logistica, dal Piano generale della Mobilità, dagli strumenti territoriali di Coordinamento, nonché dei cambiamenti del contesto territoriale regionale e nazionale.

Il documento analizza lo stato attuale e lo contestualizza all'interno delle logiche di programmazione comunitaria e nazionale, esamina il territorio per le sue prospettive di sviluppo, valuta lo sviluppo tendenziale della domanda di trasporto, la tipologia di investimenti programmata per essi ed il costo sociale.

La Giunta Regionale con Deliberazione n. 1347/2008 ha adottato lo schema di Programma Triennale Regionale per il periodo 2009-2011. Inoltre, la Regione Marche è dotata di un Piano d'Inquadramento Territoriale (PIT) che si articola in due grandi aree: una connessa ad una funzione di guida per il futuro e per l'individuazione delle strategie di integrazione tra i diversi settori di intervento su temi prioritari; l'altra relativa alla individuazione di alcune azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale definite cantieri progettuali.

Inoltre, il progetto del Piano Regionale dei Porti è stato adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008, pubblicata sul BUR n.4 del 16/01/2009.

Il Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica approvato nel 2012 è lo strumento che raccoglie e mette a sistema la programmazione regionale di quasi dieci anni. Promuove azioni e interventi per favorire il migliore posizionamento della regione nel contesto logistico nazionale e internazionale attraverso un programma di lunga scadenza e di riorganizzazione del sistema dei trasporti su ferro e su gomma.

In particolare, la strategia di attuazione della rete di prevede, nei prossimi dieci anni, interventi per decongestionare le città della fascia costiera dal traffico di attraversamento mediante il potenziamento degli assi longitudinali e dei nodi. In tale contesto si rendono necessari interventi di *completamento dei lavori della terza corsia dell'A14* fino a Pedaso entro il 2015 e fino a Porto d'Ascoli entro il 2020; di *completamento dei lavori del raddoppio variante SS16 di Ancona*; di *completamento degli allacci del porto* (uscita ovest) e *aeroporto*; di progettazione dello svincolo val Potenza. Nell'area collinare le azioni vanno concentrate intorno ai maggiori centri urbani per realizzare quei tratti di percorsi intervallivi che consentano di connetterli alle trasversali principali della rete. Nella fascia montana il miglioramento della percorribilità viaria è affidato a ulteriori tratti della strada Pedemontana

per garantire l'accessibilità ai centri interni. Ad oggi è avviato il progetto di *Viabilità del "Quadrilatero Marche - Umbria"*, che, con la realizzazione di circa 160Km di rete stradale, porterà al completamento degli assi principali Foligno - Civitanova Marche (SS77) e Perugia - Ancona (SS 76 e 318) e di quello trasversale costituito dalla Pedemontana delle Marche Fabriano - Muccia/Sfercia e in futuro di alcune intervallive di collegamento degli assi principali (Tolentino - San Severino, completamento intervalliva di Macerata, SS 78 Sforzacosta - Sarnano). Tutte le opere previste sono considerate strategiche dalla Legge "Obiettivo" e sono parzialmente finanziate dal CIPE con priorità assoluta alla realizzazione dei due assi principali per i quali i lavori sono già avviati.

Gli interventi relativi alla **rete ferroviaria** si basano essenzialmente su tre indirizzi: il potenziamento delle linee principali (adeguamento gallerie sull'Adriatica – nodo di Falconara con lo spostamento dello scalo merci all'Interporto di Jesi – il Raddoppio della Orte - Falconara nei tratti mancanti); l'adeguamento della rete regionale (gli allacci alla rete della nuova darsena portuale - il riutilizzo dello scalo Marotti - l'elettrificazione delle linee Ascoli Piceno - Porto d'Ascoli e successivamente Civitanova - Macerata - gli interventi di ripristino e riutilizzo delle stazioni ferroviarie impresenziate); il potenziamento dei servizi e della rete a medio termine (sistema di metropolitana leggera). Accanto alle infrastrutture a rete vanno prese in considerazione le infrastrutture puntuali, quali il Porto, l'Aeroporto, l'Interporto e le piattaforme logistiche di distretto, al fine di completare e rendere operativo il sistema a rete di una regione che si pone come tramite di una serie di traffici di attraversamento e potrebbe puntare a un ruolo più significativo, sfruttando al meglio il suo posizionamento nel contesto nazionale e internazionale. Viene sottolineata, infine, la necessità di sostenere attività comunali tendenti a riorganizzare la mobilità urbana in forma di mobilità sostenibile, promuovendo la formazione dei Piani di mobilità urbana, specie in quei comuni dove più pesantemente si manifesta la congestione da traffico e il relativo inquinamento dell'aria. Il Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto Merci e logistica è stato approvato dalla Giunta regionale nel 2010. Gli obiettivi del Piano sono:

- Rafforzare il ruolo e le potenzialità della infrastruttura ferroviaria.
- Potenziare la rete delle infrastrutture viarie.
- Sviluppare la piattaforma logistica delle Marche.
- Promuovere la mobilità sostenibile e la sicurezza.

Infrastrutture ferroviarie

Gli interventi previsti nell'ambito del Piano Regionale Infrastrutture e trasporto merci e logistica

- Raddoppio Orte-Falconara.
- By-pass Falconara e smistamento merci a Jesi.
- Elettrificazione tratta Ascoli-Porto d'Ascoli.
- Modernizzazione delle linee e delle modalità di trasporto (adeguamento sagoma gallerie).
- Nuova centralità delle stazioni.

Progetto Pilota relativo alla fattibilità tecnico giuridica del Servizio di trasporto di massa su ferro per i seguenti ambiti territoriali:

- Urbino-Fano-Pesaro

- Senigallia-Jesi-Ancona-Osimo
- Civitanova-Macerata
- Ascoli-San Benedetto-Grottammare.

Interventi infrastrutturali

- completamento dei lavori della terza corsia dell'A14 fino a Pedaso entro il 2015 e fino a Porto d'Ascoli entro il 2020;
- raddoppio variante SS16 di Ancona;
- completamento degli allacci del porto (uscita ovest) e aeroporto;
- Viabilità del "Quadrilatero Marche - Umbria".

Infrastrutture puntuali

Le Marche sono interessate da due piattaforme: la piattaforma nazionale B3 - Asse trasversale Lazio- Umbria-Marche; la piattaforma interregionale associata alla dorsale interna medio-appenninica compresa tra le regioni Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo e Molise.

La piattaforma Civitavecchia-Perugia-Ancona deriva da una posizione strategica sia al centro dell'Italia che del Mediterraneo, quale asse di interconnessione tra i principali corridoi Trans-europei mediterranei.

- Realizzazione del Terminal intermodale portuale;
- Allacci del Porto alla rete ferroviaria e viaria nazionale;
- Completamento delle connessioni e degli insediamenti all'Interporto;
- Piattaforme logistiche distrettuali in rete con l'Interporto;
- Air cargo ed fermata ferroviaria dedicata presso l'aeroporto Ancona – Falconara.

Sul piano dei collegamenti ferroviari per quanto riguarda il porto di Ancona è in corso di realizzazione il collegamento della Nuova Darsena alla linea ferroviaria principale

Sempre in area portuale, per incentivare l'intermodalità, è previsto un intervento nell'area ferroviaria "ex scalo" Marotti", da realizzarsi con fondi di cui al POR-FESR della Regione Marche per gli anni 2007-2013, ai fini della sua trasformazione in terminal intermodale per il trasporto nave-ferro. Ciò consente di ipotizzare l'avvio di una linea di trasporto trasversale per il collegamento merci da Francia e Spagna, verso Grecia e Turchia, utilizzando la esistente linea ferroviaria tra Civitavecchia e Ancona. La stessa attività potrà essere replicata anche sulla direttrice Nord-Sud per il centro Europa consentendo un deciso incremento del segmento merci non accompagnate ed in futuro, coinvolgendo l'Interporto di Jesi, una possibile crescita del segmento container ed eventualmente di quello "automotive"

Il progetto preliminare del Nodo di Falconara è stato approvato dal CIPE nella seduta del 29 luglio 2005. La delibera di approvazione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 57 del 9 marzo 2006. Il progetto prevede la realizzazione di una bretella di collegamento, diretta verso nord, fra la linea Orte-Falconara e la linea Adriatica e lo spostamento a monte della linea Adriatica in corrispondenza della raffineria API. L'investimento complessivo previsto per il nodo di Falconara è di 210 M€; l'attivazione è programmata entro marzo 2014. È

prevista, inoltre, la rilocalizzazione dell'impianto merci di Falconara nell'area dell'interporto di Jesi.

La situazione dei collegamenti dell'Interporto di Jesi è in fase di risoluzione: l'ANAS ha appaltato, come progetto integrato, lo Svincolo sulla SS76 e il progetto esecutivo redatto entro aprile. I lavori dovranno essere completati entro la primavera 2010. Tale svincolo, ad uso esclusivo dell'Interporto garantirà un'ottimale accesso e fruizione della struttura lato gomma.

E' già stato affidato il progetto integrato relativo alla realizzazione dell'Armamento Ferroviario – I fase, per il quale la Regione Marche ha previsto un apposito finanziamento nell'ambito dei fondi strutturali di cui al POR 2007-2013, di circa 13 MLN di euro. Mediante tale intervento le aree interportuali verranno collegate alla linea ferroviaria Orte-Falconara e, grazie anche al recente finanziamento da parte del CIPE del by-pass di Falconara, per 204 MLN di euro, RFI provvederà allo spostamento del Centro Smistamento Merci da Falconara a Jesi nelle adiacenze dell'Interporto.

Data la propria posizione strategica prossima alle principali vie di comunicazione e consolidata la realizzazione dei collegamenti, l'Interporto si pone come nodo fondamentale per la razionalizzazione dei processi di raccolta e di distribuzione delle merci dell'intero territorio, contribuendo fattivamente allo sviluppo dell'economia umbro-marchigiana.

Inoltre sono in parte allo studio ed in parte realizzate, anch'esse finanziate dalla Regione, le localizzazioni di alcune Piattaforme Logistiche di secondo livello, a servizio delle aree distrettuali più significative del territorio, che costituiranno una rete integrata con la Piattaforma logistica delle Marche .

Mobilità sostenibile e sicurezza stradale

- Decongestionamento del traffico nei centri urbani;
- Miglioramento della sosta periferica di supporto allo sviluppo del trasporto pubblico;
- Interventi nei settori dell'Infomobilità;
- Interventi inseriti nei programmi di Sicurezza stradale riferiti ai centri urbani;
- Reti ciclopedonali delle città;
- Citylogistica.

Il Piano Regionale dei Porti

Il Piano Regionale dei Porti - adottato dalla Giunta Regionale delle Marche con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008 – coglie questa prospettiva. Nella descrizione della situazione di Ancona, parte dalla descrizione della sua connotazione polifunzionale che si riflette nello sviluppo delle aree portuali e nella presenza di attività che comprendono la cantieristica, il traffico industriale (per merci alla rinfusa e containerizzate), il traffico commerciale e passeggeri (navitraghetto Ro-Pax e Ro-Ro legate essenzialmente alle connessioni con Grecia e Croazia), il settore della pesca e della nautica da diporto, fino alle funzioni tipiche delle zone industriali portuali, qui al servizio delle centrali termoelettriche e delle attività di raffinazione del petrolio.

Il Piano evidenzia la doppia faccia del porto di Ancona:

- è uno scalo leader nell'Adriatico per il trasporto internazionale di passeggeri (primazia tuttavia leggermente superata nel 2006 da Bari) e per la movimentazione di passeggeri nelle navi-traghetto legata alle rotte tra le due sponde adriatico-joniche, con rilevanti potenzialità nella crocieristica a cui il porto di Ancona si è affacciato da poco con risultati importanti;
- di contro, dal punto di vista del traffico merci, Ancona esprime un trend sostanzialmente negativo dal 2001 che riporta lo scalo a volumi poco superiori a quelli del 1997 "senza possibilità di intravedere, almeno nell'immediato, segnali di un'inversione di tendenza".

Questa dinamica negativa del traffico merci è da attribuire, oltre che ad alcuni effetti indotti dalla crisi del mercato greco e dalla generale stagnazione dell'economia europea, ad un complesso di ragioni riconducibili a quelle prima elencate di tipo geografico-posizionale, infrastrutturale, organizzativo, concorrenziale che incidono sugli aspetti economico-operativi e quindi sui comportamenti delle compagnie di navigazione. Ancona, in questo senso, soffre della concorrenza:

- a nord, di porti come Venezia e Trieste che godono di un vantaggio logistico naturale in quanto in diretta connessione con il Corridoio V e con i mercati dell'Europa Centrale e Orientale;
- a sud, della presenza dal 2001 dell'hub di trasbordo dei container tra navi madre e navi feeder a Taranto;
- ad est, di porti emergenti (croati, montenegrini, albanesi e greci) che esprimono rilevanti e crescenti potenzialità attrattive.

Una prospettiva rilevante per Ancona che può invertire questa tendenza, assieme alle dinamiche positive connesse al raddoppio del canale di Suez, è offerta dalle possibilità di accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado: esso rappresenta una direttrice di penetrazione strategica con il cuore dei Balcani per svolgere un ruolo importante di contrasto alla marginalizzazione adriatica rispetto alle nuove reti di connessione tra i Corridoi V e VIII che tendono a spostare ad oriente le strategie di connessione ferroviaria e portuale con le nazioni balcaniche, lungo l'asse Germania/Turchia.

3.1.4 Regione Abruzzo

Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti è stato adottato nel 2010, il lungo iter amministrativo, di valutazioni ed osservazioni, del PRIT si è concluso a luglio 2012 con l'adozione definitiva del documento da parte della Giunta Regionale l'invio al Consiglio Regionale per la sua approvazione.

Tale Piano permette di tracciare un'innovativa linea strategica di sviluppo da seguire basata sull'osservare le attuali tendenze e i futuri scenari del mercato nazionale ed internazionale dei trasporti e volgere uno sguardo su due direttrici. L'Europa continentale ed i territori ad est dell'Europa senza peraltro trascurare i futuri scenari del Mediterraneo.

Per realizzare gli obiettivi generali il PRIT, si basa su alcune idee forza, che derivano da elaborazioni progettuali esistenti presenti nel QRR (Quadro Regionale di Riferimento), nel PRS (Piano Regionale di Sviluppo) DOCUP Obiettivo 2 (2000-2006) e previste anche in strumenti programmatici e finanziari attuativi LR 18/1983 e L.R. 11/1999 di recepimento del D.lgs. 112/98, le Province si vedono garantire un forte ruolo che arriva anche all'auto

approvazione del PTCP mediante conferenza dei servizi. Tra le Province abruzzesi solo l'Aquila è in fase di elaborazione conclusiva del piano mentre le altre lo hanno già adottato. La Regione non dispone di un Piano Regionale della Logistica.

Il PRIT disegna un sistema infrastrutturale regionale interconnesso con la rete SNIT nazionale e le reti TEN europee ed in grado di sostenere il rilancio e la competitività del sistema produttivo regionale. Ne consegue che il quadro di scelte strategiche e di interventi infrastrutturali del PRIT Infrastrutture (Report n. 5) è articolato in sei grandi linee di azione:

- il decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale, e lo sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- la connessione della costa con le aree interne;
- la realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti);
- lo sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- l'integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto attraverso l'organizzazione del sistema ferroviario regionale, e l'incremento della rete dei trasporti a fune, con l'obiettivo di sviluppare ed integrare le zone interne e i centri turistici con le aree più fortemente sviluppate;
- la razionalizzazione e lo sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica e sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci.

La traduzione operativa di queste linee strategiche si traduce in linee di azione di medio periodo, che puntano:

- al potenziamento dei nodi portuali ed aeroportuali per la realizzazione di un sistema dell'accessibilità{ multimodale integrato ("Porte di accesso" regionali), ed in particolare dell'Aeroporto d'Abruzzo con attrezzature di 2° livello, del porto di Ortona, come porto commerciale, con attrezzature e servizi di rango transnazionale e del porto di Vasto, come porto industriale, a servizio delle aree produttive della Val di Sangro e di Vasto - S. Salvo;
- all'integrazione tra le attrezzature puntuali/nodi intermodali regionali della rete logistica. A tal fine, l'Aeroporto d'Abruzzo va orientato verso una maggiore sinergia con i sistemi metropolitani nazionali; il sistema portuale Ortona/Vasto è proiettato a servire i flussi nel medio-basso adriatico, nonché dello stesso territorio e del Lazio con la costa balcanica. Va completata la messa in rete degli Interporti/centri merci (Val Pescara, Marsica) con il fascio infrastrutturale di livello regionale, nazionale ed europeo;
- al rafforzamento delle infrastrutture trasversali, migliorando la filiera logistica intorno ai porti di Ortona e Vasto con un'efficiente rete di infrastrutture e servizi coordinati che interessano l'intero territorio regionale ponendosi a servizio delle varie direttrici di traffico e migliorando i collegamenti (infrastrutture e servizi) verso i nodi di Roma (Civitavecchia) e Napoli.

Le previsioni strategiche programmatiche contenute nel PRIT-Infrastrutture nel breve e medio periodo trovano attuazione negli strumenti programmatici quali l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro (aggiornato con la nuova Intesa approvata con DGR n.471 del 06.07.11 e adeguata con la DGR n147 del 12.03.2012) ed il Fondo FAS 2007-2013. Nella

necessità di concentrare le risorse su progetti di immediata fattibilità e risultato, i due documenti programmatici prevedono due grandi priorità:

- il completamento del sistema interportuale regionale (interporti di Chieti-Pescara e centro smistamento merci della Marsica), e la sua messa in rete e connessione con le altre infrastrutture portuali regionali, nazionali ed europee;
- il potenziamento delle direttrici ferroviarie Est-Ovest, dai Balcani al Tirreno e del Corridoio Adriatico (attraverso l'ammodernamento della connessione Roma-Pescara, l'adeguamento della linea Bologna-Bari nella tratta intorno ad Ortona e della tratta Sulmona - L'Aquila - Rieti),
- il potenziamento delle porte d'accesso al "sistema Abruzzo" costituito dalla rete dei porti, delle infrastrutture logistiche e dell'aeroporto, in particolare del porto di Ortona, dell'Interporto d'Abruzzo nell'area Chieti-Pescara e dell'Aeroporto d'Abruzzo;
- il rafforzamento delle direttrici stradali del corridoio adriatico (Nord-Sud) e dei corridoi trasversali Adriatico-Tirreno (Est-Ovest), attraverso interventi di potenziamento della pedemontana Marche-Abruzzo-Molise e del sistema delle arterie stradali (SS 17 Appulo-Sannitica, SS 652 Fondovalle Sangro, SS 80 Teramo-Mare, SS260 Picente, SS 261 Subequana, SS 690 Avezzano-Sora);
- il rafforzamento del sistema portuale ed aeroportuale, con l'adeguamento dei porti di Roseto, Pescara, Giulianova, Vasto e dell'aeroporto dell'Aquila.

Un'importante azione di programmazione sulla rete viaria "minore", di competenza regionale, è svolta dalla Regione ai sensi della L.R. 12/1999, attraverso il Piano Triennale della viabilità, che svolge anche compiti di monitoraggio della rete viaria regionale ai fini del conseguimento degli standards di qualità e degli obiettivi di sicurezza.

Si sta predisponendo il Piano Triennale della viabilità per il periodo 2012-2014, con la compartecipazione e la condivisione delle quattro Province, alle quali sono assegnati e trasferiti i fondi quali soggetti attuatori degli interventi inseriti nel Piano. Quest'ultimo conterrà gli interventi prioritari e di rilevanza strategica ricompresi nell'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro e negli Studi di Fattibilità, predisposti dalla Regione con finanziamenti a valere su precedenti Piani. Una rinnovata Convenzione con le Province prevedrà procedure semplificate per l'erogazione dei finanziamenti da parte della Regione e per la realizzazione degli interventi da parte delle Province.

In tema di sicurezza stradale, è in fase di attuazione il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS). Le Amministrazioni locali stanno attuando i primi due programmi annuali, che stanziavano 16 milioni di euro, e stanno predisponendo gli interventi per le successive tre annualità, per un totale di 4,3 milioni di investimenti. Il Piano prevede l'istituzione del Centro Regionale Abruzzese Monitoraggio Sicurezza Stradale (CRAMOSS), finanziato con 2,8 milioni di euro, per il quale, a seguito di stipula di un'apposita convenzione con Ministero, verranno avviate procedure di evidenza pubblica. E' infine in fase di predisposizione anche il Piano Regionale dei Bacini Sciistici. Il gruppo di lavoro ha ultimato le fasi di analisi conoscitiva e ha redatto una prima bozza del Piano (2° Report del PRIT), da aggiornare alla luce delle recenti modifiche normative. La bozza, redatta da un gruppo di lavoro appositamente aggiornato nella sua composizione, sarà sottoposta alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

3.1.5 Regione Molise

Piano Regionale dei Trasporti, approvato con D.C.R. n°324/2003 e validato dal Gruppo di Esperti, incaricato dal GLT del QCS 2000/2006, nell'aprile 2004, il Piano definisce i limiti territoriali dei bacini di traffico e contiene tutti gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali necessari per la successiva elaborazione dei piani di bacino da parte delle province e dei piani urbani del traffico da parte dei comuni.

Relativamente alla Regione Molise non è stato possibile prendere in considerazione il Piano Regionale dei Trasporti dal momento che, ad oggi, non sono disponibili documenti a riguardo.

È stata, altresì, presa in esame la Delibera CIPE n. 20/2004 che ha assegnato alla Regione Molise una serie di risorse finanziarie al fine di contribuire al finanziamento del "Programma pluriennale per la ripresa produttiva in Molise" (Programma ex art. 15).

Il Programma ex art. 15 rappresenta il quadro di riferimento programmatico entro il quale si collocano le azioni ordinarie e straordinarie che la Regione Molise attiverà nei prossimi anni, con risorse proprie e derivanti da trasferimenti dello Stato centrale e dell'Unione Europea, per rilanciare il sistema socio-economico regionale.

In particolare, si evidenzia che, al fine di potenziare e qualificare il sistema infrastrutturale regionale, vengono privilegiati quei settori di intervento finalizzati al miglioramento e al rafforzamento delle reti locali (trasporti, telecomunicazioni), al potenziamento degli schemi idrici e dei sistemi di irrigazione in agricoltura, alla valorizzazione e qualificazione dei centri urbani ed alla tutela dell'ambiente.

In relazione al settore dei trasporti, si intende riservare un'attenzione particolare ai sistemi viari connessi direttamente al rilancio delle attività produttive ed alle esigenze infrastrutturali, anche minori, delle aree colpite dagli eventi calamitosi. Pertanto gli interventi previsti sono i seguenti:

- messa in sicurezza infrastrutturale e realizzazione di presidi ai sistemi infrastrutturali delle aree di interesse produttivo ed economico, prossime al Biferno ed all'interno del Nucleo Industriale di Termoli, che presenta una forte vulnerabilità e rischio di danni ingenti, in caso di alluvione o di fenomeni di rilevanza idrogeologica eccezionale;
- adeguamento e ammodernamento di infrastrutture viarie che costituiscono il sistema della viabilità diretta ai Nuclei Industriali, alle aree PIP ed ai più piccoli centri di produzione comunali, con criticità nella dotazione infrastrutturale viaria. Gli interventi sono necessari per migliorare le condizioni di sicurezza legate ai lavoratori, agli operatori della produzione, alla mobilità delle merci, alla necessità di contare su fattori infrastrutturali affidabili per mobilità e logistica;
- anticipazione temporale, data la straordinaria esigenza di tempestività per la ripresa produttiva, di interventi viari previsti nel Piano decennale dell'ANAS, quali l'adeguamento e il miglioramento della SS87; per tale tipologia di investimenti non è considerata la posta finanziaria, in quanto imputabile a finanza esterna alla programmazione di riferimento.

Sempre nell'ambito del Programma ex art. 15 sono previsti interventi per il completamento dell'interporto di Termoli, al fine di migliorare la dotazione e la funzionalità delle infrastrutture portuali ed interportuali presenti, o in fase di realizzazione, lungo la fascia costiera.

Tale infrastruttura, che rientra fra gli interporti di secondo livello definiti nel Piano Nazionale degli Interporti, è destinata a promuovere una maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto. L'intervento è finalizzato al miglioramento dei collegamenti di nodi e di terminali a livello locale, con le reti nazionali, al fine di agevolare i flussi di merci, risorse finanziarie e capitale umano, da e verso il Molise (con particolare attenzione, soprattutto nel settore delle merci, al legame fra dotazione e articolazione delle infrastrutture e qualità e articolazione dei servizi erogabili), nel rispetto degli standard di sicurezza e in materia di inquinamento atmosferico e acustico, degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e dei criteri di minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio.

L'intervento, inoltre, è rivolto a realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali e internazionali sempre nel rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei criteri di minimizzazione degli impatti ambientali.

Oltre alla pianificazione interregionale fra la Regione Molise e quelle vicine, l'Interporto di Termoli potrà contare sulla messa a sistema della logistica integrata rappresentata dal collegamento con due importanti istituzioni:

- Unione Interporti Riuniti. L'associazione degli operatori e infrastrutture costituenti i maggiori interporti italiani presiede alla razionalizzazione del flusso intermodale delle merci sui piazzali, determinando le sinergie ed il miglior sfruttamento degli stessi.
- Consorzio I.D.C. – Agenzia Nazionale per la Logistica. Tale Consorzio di imprese, che comprende tutti i maggiori operatori logistici nazionali, ha concluso due importanti accordi con il Ministero del Commercio Estero e con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, attraverso i quali realizzare un progetto a sostegno dei sistemi logistici nazionali in grado di assicurare quattro finalità generali: attrarre capitali esteri nel settore logistico nazionale; promuovere la logistica italiana all'estero; migliorare la capacità di indirizzo progettuale del settore; dotare il sistema locale di uno strumento di pianificazione territoriale.

Interventi infrastrutturali

- Collegamento veloce S.Vittore-Termoli
- Svincolo Roccasicura
- Bretella variante Venafro-Nuinziata lunga
- Adeguamento svincolo A-14
- Tangenziale Termoli-Campomarino

Interventi ferroviari

- Velocizzazione linea Venafro-Campobasso
- Elettificazione tratta Venafro-Termoli
- Realizzazione Metropolitana leggera
- Collegamento Lucera-Campobasso
- Collegamento F.V. Biferno pedemontana Montemaura

Interventi Puntuali

- Realizzazione Interporto di Termoli - I lotto

- Realizzazione Interporto di Termoli - II lotto
- Realizzazione Interporto di Termoli - III lotto
- Riassetto porto di Termoli e realizzazione dell'approdo commerciale
- Realizzazione Centro di stoccaggio e smistamento merci di Venafro
- Valutazione e localizzazione scalo aeroportuale

3.1.6 Regione Campania

Relativamente alla pianificazione regionale del territorio, il Consiglio Regionale della Campania ha approvato il 16 settembre 2008 il Disegno di Legge Approvazione e disciplina del Piano Territoriale Regionale, che dà il via ad un Piano che rappresenta il quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale. LR n.33 del 08/09/93, che ha approvato il Piano regionale dei Trasporti. Il Piano contiene gli obiettivi e gli interventi per la riorganizzazione, il potenziamento e la riqualificazione del trasporto su scala regionale ed interregionale.

Piano Territoriale Regionale (2008)

La Regione Campania con Delibera della Giunta Regionale n. 1282 del 2002, Area generale di coordinamento Trasporti e Viabilità, il P.O.R. della Campania 2000-2006, Completamento di Programmazione –Asse VI – Reti e Nodi di Servizio- Misura 6.1) ha approvato il Sistema Integrato Regionale dei Trasporti – Primo programma degli interventi infrastrutturali (con allegati).

Le strategie generali di intervento sono mirate alla realizzazione del Sistema Integrato Regionale dei Trasporti, nell'ambito del quale la realizzazione del servizio della Metropolitana Regionale è prioritario ed è finalizzato al conseguimento dell'obiettivo di ricondurre a sistema l'insieme delle reti delle ferrovie regionali, delle ferrovie urbane e degli altri sistemi di trasporto pubblico per migliorare la mobilità regionale ed infraregionale.

La delibera suddetta approva i quattro allegati del P.O.R. Campania 2000-2006: l'allegato A avente per oggetto "Le linee programmatiche per gli investimenti per le Infrastrutture di Trasporto e della Mobilità"; l'allegato B avente per oggetto il "Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale"; l'allegato C avente per oggetto il "Programma di interventi per la Viabilità regionale", l'allegato D avente per oggetto le "Linee guida per il sistema della portualità regionale, per il sistema aeroportuale della Campania e per il sistema della logistica e dell'intermodalità". Inoltre, viene approvato il quadro finanziario definito per i diversi sistemi, circa euro 3.885 mln per il Sistema Metropolitana Regionale, circa euro 4.000 mln per il Sistema della Viabilità Regionale e Nazionale, circa euro 345 mln per il sistema della portualità regionale, circa euro 309 mln per il Sistema Aeroportuale Campano e circa euro 359 mln per il Sistema Interportuale Campano.

Gli interventi previsti per la regione Campania sono di seguito evidenziati distinti per ciascun sistema.

Infrastrutture ferroviarie

Gli obiettivi della programmazione regionale sono in linea con gli indirizzi del PGT e con lo Strumento Operativo del Mezzogiorno. Le strategie d'intervento mirano al rafforzamento dei collegamenti dei nodi e dei terminali presenti nel territorio regionale con le reti d'interesse

nazionale ed internazionale, per favorire i flussi merci e di capitale umano. Gli interventi previsti sono di seguito riportati.

- Potenziamento del corridoio tirrenico tramite il completamento della linea AV/AC Napoli-Roma.
- Completamento della nuova linea AC Napoli-Salerno a monte del Vesuvio ed il suo prolungamento fino a Battipaglia, il potenziamento della linea ordinaria Battipaglia-Reggio Calabria.
- Potenziamento delle trasversali Napoli-Puglia e Napoli-Basilicata.
- Potenziamento delle connessioni dei porti principali (Napoli e Salerno), degli interporti e dei centri merci con il sistema ferroviario.
- Riorganizzazione funzionale del nodo ferroviario di Napoli (il soggetto aggiudicatore è grandi Stazioni S.p.A.).
- Specializzazione della linea Cassino-Cancello per il traffico delle merci.

Infrastrutture stradali

Le strategie settoriali di fondo individuate per l'azione dell'Amministrazione Regionale possono essere così riassunte.

- Potenziamento degli assi della rete stradale regionale di interesse nazionale.
- Interventi di collegamento della rete regionale alla rete nazionale per l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali ai sistemi nazionali ed internazionali.
- Adeguamento degli assi per i collegamenti interregionali e interprovinciali.
- Ammagliamento delle opere sottoutilizzate.
- Decongestionamento della circolazione nelle aree metropolitane, urbane e sub-urbane.
- Riqualificazione della costa.
- Collegamento dei centri di interesse culturale, industriale e turistico.
- Miglioramento dell'accessibilità delle Comunità Montane e dei Sistemi Economici Locali sub-provinciali.
- Collegamento dei nodi intermodali e dei centri merci alle reti.
- Miglioramento della sicurezza stradale.
- Adeguamento della rete stradale alle esigenze di protezione civile connesse con il rischio vulcanico e sismico.

Infrastrutture puntuali

Di seguito sono descritte le strutture puntuali distinte per ambito di interesse.

Le strutture puntuali, individuate dal Piano, sono distinte in cinque classi in base alla dimensione territoriale massima alla quale operano:

- impianti di scala intercontinentale: operanti a scala nazionale, europea ed intercontinentale, comprendono i porti e gli aeroporti;

- impianti di scala europea: operanti a scala sovraregionale nazionale ed europeo, coincidono con gli interporti;
- impianti di scala nazionale: ottenuti a scala regionale, sovraregionale e nazionale, sono costituiti dagli autoporti, dalle stazioni di posta o relais e dalle aree a servizio dell'autotrasporto;
- impianti di scala regionale: comprendono le piattaforme logistiche per la distribuzione regionale e provinciale;
- impianti urbani: sono le piattaforme logistiche per la distribuzione urbana.

In relazione al contesto in cui è svolta tale analisi, si ritiene opportuno riportare le sole infrastrutture di interesse europeo e nazionale.

Per il settore della portualità, la regione Campania ha individuato l'esigenza di promuovere un sistema integrato di porti ed approdi sia per quanto concerne le funzioni commerciali dei due principali porti di Napoli e Salerno, sia per quanto riguarda le funzioni di sviluppo turistico e promozione dei servizi di trasporto pubblico via mare dei porti regionali.

Per quanto riguarda gli interventi programmati nel settore portuale d'interesse nazionale ed internazionale essi si riferiscono all'infrastrutturazione dei porti di Napoli e Salerno. In particolare nel porto di Napoli sono previsti interventi quali:

- costruzione di fascio di binari per la formazione di convogli nella fascia della Darsena di Levante da collegare al fascio esistente dei binari Ferport e quindi alla rete RFI attraverso il raccordo Napoli-Traccia;
- collegamento con Darsena di Levante alla rete autostradale con soluzione che escluda il traffico pesante in entrata ed uscita dal traffico urbano.

Per il porto di Salerno sono previsti i seguenti interventi:

- costruzione della stazione marittima e dell'annessa banchina per lo scalo crocieristico;
- realizzazione del retroporto nell'area di Cernicchiara;
- opere per allargamento Molo 3 Gennaio;
- realizzazione viabilità interna;
- costruzione svincolo su A3 per realizzare vie di accesso da e per area portuale;
- realizzazione collegamento ferroviario tra area portuale e stazione ferroviaria di Salerno.

Per il sistema aeroportuale rappresentato dall'aeroporto commerciale di Capodichino si prevedono i seguenti interventi:

- collegamento dell'aeroporto al raccordo autostradale per Napoli-Bari;
- costruzione del terminal attrezzato per l'interscambio aero-bus da destinare ai flussi turistici e di terminal attrezzato per interscambio aereo-strada;
- ampliamento dell'aerostazione.

Gli interporti di Nola (Interporto campano) e di Marcianise (Interporto Sud Europa) assolvono alle funzioni di nodi di scambio modale gomma-ferro e nodi della logistica.

Possono essere specificate due macrofunzioni:

- hub del veloce: caratterizzato dalla velocità di trasferimento delle unità di carico. Negli impianti che rientrano in questa categoria, è ritenuto prevalente il fattore di minimizzazione del tempo di viaggio dell'unità di carico rispetto ad altri fattori di mobilità delle merci. Tali impianti traggono vantaggio da localizzazioni vicine alle grandi stazioni di smistamento ferroviario e prevedono in prevalenza la movimentazione di semirimorchi e casse mobili.
- hub del regolare: caratterizzato dalla regolarità di trasferimento delle unità di carico; gli impianti che rientrano in questa categoria sono dedicati alle merci che chiedono regolarità più che velocità; in questo caso il tragitto ferroviario è un segmento dell'intero percorso coperto dall'unità di carico. Tali impianti devono avere agevoli relazioni con i terminal container marittimi ed in particolare con quelli di transhipment; sono impianti dove sono movimentati in prevalenza container.

Le infrastrutture di cui sono dotati sono:

- punto EDI (Electronic Data Interchange), nodo telematico;
- scalo ferroviario con fascio binari (un hub del veloce può essere senza presa e consegna);
- unità di movimentazione;
- piazzali sosta automezzi;
- piazzali di stoccaggio container, casse mobili e semirimorchi pieni;
- piazzali di stoccaggio container, casse mobili e semirimorchi vuoti;
- magazzini automatizzati (altezza minima 12 m);
- centri servizi e centro direzionale, edifici per assistenza alle persone.

Gli interventi previsti per il sistema interportuale sono riportati di seguito.

- Adeguamento e potenziamento dello svincolo di collegamento con l'asse di scorrimento a servizio delle aree ASI dell'interporto di Nola; completamento e potenziamento della SS 7 bis var per un tratto di 5 km fino al nodo di Acerra–Pomigliano d'Arco per gli accessi all'area interportuale di Nola; completamento e potenziamento delle reti ferroviarie e stradali di accesso all'interporto di Nola dalle aree regionali confinanti. Progetti approvati dal CIPE e già cantierati.
- Sviluppo e realizzazione di infrastrutture a sostegno delle attività logistiche del sito di Battipaglia; potenziamento dei collegamenti ed in particolare il collegamento con la A3 e con la rete ferroviaria dell'interporto di Battipaglia. Progetti approvati dal CIPE.
- Costruzione dell'Asse di collegamento del terminal di Marcianise con il sistema viario principale; realizzazione della complanare alla costruenda autostrada Caserta-Benevento a servizio dell'interporto di Marcianise e dell'area industriale adiacente; costruzione nell'area interportuale di Marcianise di basi attrezzate a supporto delle attività logistiche del Centro di Smistamento FS in località Maddaloni.

4 Quadro di riferimento della Regione Lazio

4.1 Normativa e strumenti di programmazione regionali

4.1.1 *Legge Urbanistica Regionale 23 dicembre 1999 n-38 e s.m.i.*

La L.R. n.38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i. “Norme sul governo del territorio” regola la pianificazione territoriale e urbanistica del Lazio, ovvero regola le trasformazioni fisiche e funzionali del territorio aventi rilevanza collettiva, nonché le azioni che determinano tali trasformazioni.

L'adozione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, nonché delle relative variazioni, competono alla regione, alle province, alla città metropolitana di Roma, ai comuni e alle loro associazioni.

La pianificazione territoriale regionale si esplica mediante il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG). I piani territoriali regionali di settore, ove previsti dalla normativa statale o regionale, integrano e specificano il PTRG, in coerenza con gli obiettivi e le linee di organizzazione territoriale da quest'ultimo previsti. Il PTRG definisce gli obiettivi generali da perseguire in relazione all'uso ed all'assetto del territorio della regione, dettando disposizioni strutturali e programmatiche. In particolare, in materia di trasporti e infrastrutture, le disposizioni strutturali del PTRG definiscono lo schema delle reti infrastrutturali di rilevanza regionale, nonché i relativi nodi di attrezzature e servizi.

A livello provinciale la pianificazione territoriale si esplica mediante il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG); esso indica, in particolare, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi complessi di interesse pubblico di rilevanza provinciale mediante l'individuazione di precise localizzazioni oppure di ambiti localizzativi.

La pianificazione comunale si esplica mediante il Piano Urbanistico Comunale Generale (PUCG) con lo scopo di delineare i cardini dell'assetto del territorio comunale e le trasformazioni strategiche di lunga durata.

Lo stato della pianificazione comunale nel Lazio può essere sinteticamente connotato attraverso la percentuale di territorio regionale coperto da PUCG (cioè i vecchi Piani regolatori Comunali) è pari al 79% (298 Comuni su 378). E' la Provincia di Roma ad avere la più alta percentuale di Comuni dotati di Piani (92%), mentre la Provincia di Rieti (62%) risulta essere quella con la minor percentuale. Purtroppo è ancora preoccupante il numero di comuni privi di strumento urbanistico (80 pari al 21% del totale).

Significativo è anche il numero di Comuni (49) che hanno adottato e controdedotto il PUCG, trasmettendolo alla Regione per l'approvazione; occorre però precisare che in numerosi di questi casi la Regione, per attivare l'istruttoria, ha richiesto integrazioni per carenza di documentazione. Numerosi Comuni (96) hanno poi sottoposto a revisione il loro piano urbanistico attraverso una Variante Generale che ha un iter amministrativo del tutto simile a quello del PUCG. Delle 96 Varianti il 60% è stato regolarmente approvato dalla Regione, mentre il restante 40% è solo allo stato di adozione.

4.1.2 L.R. 16 luglio 1998 n. 30 e L.R. 16 giugno 2003 n. 16

La L.R. n. 30 del 16 luglio 1998, “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale” è stata modificata ed integrata dalla L.R. n. 16 del 16 giugno 2003. La Regione Lazio, con queste due leggi promuove lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto pubblico locale, inteso quale trasporto pubblico regionale, provinciale e comunale, riconoscendo al medesimo un ruolo fondamentale per assicurare la mobilità nel proprio territorio, attraverso:

- il decentramento a livello locale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale;
- l'utilizzazione ottimale dei finanziamenti stanziati, al fine di raggiungere un adeguato equilibrio tra le risorse destinate, rispettivamente, all'esercizio ed agli investimenti, con particolare riguardo alle tecnologie avanzate;
- l'incentivazione e il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione e inquinamento, favorendo il riequilibrio modale attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;
- l'incentivazione ed il miglioramento della mobilità extraurbana, mediante il riassetto dell'intera rete e la riorganizzazione dei servizi, anche per assicurare l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;
- il superamento degli assetti monopolistici e l'introduzione di regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore;
- la regolamentazione dei rapporti fra ente affidante e soggetto affidatario attraverso i contratti di servizio improntati a principi di economicità ed efficienza;
- il rafforzamento dell'integrazione modale e tariffaria, contribuendo alla definizione dei meccanismi incentivanti l'integrazione stessa;
- il monitoraggio della mobilità nel territorio regionale, favorendo il flusso di informazioni tra gli enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico;
- la promozione, anche attraverso le aziende di trasporto, di campagne istituzionali a livello regionale volte a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico ed al rispetto dei beni e dei mezzi impiegati nell'espletamento del servizio.

La Regione (art.12 L.R. n. 16/2003), in conformità agli obiettivi generali della programmazione socio-economica e territoriale regionale, adotta il Piano Regionale dei trasporti (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.

La L.R. n. 16/2003 stabilisce i contenuti del piano regionale dei trasporti e pianificazione regionale settoriale (art. 12). Il PRT, nel rispetto dei criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità individua:

- le azioni politico-amministrative della Regione nel settore dei trasporti nel breve e medio termine;
- le infrastrutture da realizzare che interessano il settore;

- le unità di rete e la rete dei servizi minimi regionali, ovvero quei servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini laziali, che, in conformità con la normativa nazionale, sono a carico della Regione stessa;
- 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.

Costituiscono parte integrante del PRT i piani regionali settoriali relativi al trasporto aereo, lacuale, fluviale, marittimo e delle merci.

Sulla base del PRT, la Giunta Regionale adotta il Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale, contenente l'organizzazione dei servizi, le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, le modalità di determinazione delle tariffe, l'integrazione modale e tariffaria, le modalità di attuazione e revisione dei Contratti di Servizio che regolano i rapporti con le imprese di trasporto pubblico, il sistema di monitoraggio dei servizi.

Nel Programma Triennale dei Servizi sono anche definite le risorse necessarie ad assicurare i servizi minimi, ripartite tra Province e Comune di Roma, in funzione della popolazione residente, dell'estensione e delle caratteristiche del territorio e delle reti di trasporto, del pendolarismo scolastico e lavorativo.

La Regione esercita le funzioni di indirizzo e coordinamento per le attività delegate a Province e Comuni e verifica la conformità dei Piani provinciali di Bacino, dei Piani Urbani della Mobilità e dei Piani urbani del Traffico con il PRT.

4.1.3 Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica

Come già specificato nel precedente paragrafo, ai sensi della l.r. n.30/98, la Regione ha il compito di adottare e aggiornare il Piano Regionale dei Trasporti (PRT).

L'Assessorato alla Mobilità della Regione Lazio, considerata la complessità di un intervento organico sulla mobilità del territorio, non ha *“ritenuto sufficiente agire attraverso un Piano Regionale Trasporti, che ha l'esclusivo compito di soddisfare una domanda di mobilità formata su una crescita del territorio spontanea e non governata”*. Si è quindi optato per la stesura di un Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica, le cui Linee Guida sono state approvate con Delibera di Giunta n.358 del 29/05/07.

Le Linee Guida:

- Hanno definito delle linee di indirizzo della politica regionale, tenendo conto della necessità di garantire accessibilità, competitività e integrazione della Regione Lazio in ambito nazionale ed europeo;
- Hanno stabilito che il Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica deve individuare prioritariamente l'assetto complessivo da dare alla mobilità regionale, definendo un sistema a rete in grado 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;

- Hanno evidenziato che, l'assetto trasportistico deve tendere a migliorare 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.
- Hanno indicato per il trasporto delle merci la necessità per la Regione di dotarsi di strumenti di programmazione e pianificazione delle infrastrutture di trasporto intermodali e logistiche.

4.1.4 I Protocolli d'Intesa 2006, 2011

Protocollo d'intesa Regione Lazio, Province del Lazio, Comune di Roma, Ferrovie dello Stato S.p.A. 2006

Il Protocollo d'Intesa firmato in data 14/2/2006 tra la Regione Lazio, le cinque Province del Lazio, il Comune di Roma, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono stati definiti gli obiettivi, le strategie, gli interventi e gli impegni delle parti finalizzati a un Progetto unitario ed integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da completare entro il 2015.

La realizzazione del Progetto si articola su tre orizzonti temporali:

- a breve termine (2006-2007);
- a medio termine (2008-2010);
- a lungo termine (2008-2015).

Gli obiettivi e i principi generali del Progetto sono i seguenti:

1. Separazione dei servizi ferroviari regionali su linee specializzate, curando l'intermodalità e l'accessibilità a detti servizi con i bus del servizio pubblico, i servizi ferroviari da lunga percorrenza, i servizi aerei e le autovetture private, attraverso:
 - l'individuazione della rete ferroviaria dedicata ai servizi FM1 FR;
 - il completamento delle linee di penetrazione dedicate ai servizi di lunga percorrenza, veloci e tradizionali, integrate con importanti punti di interconnessione (Tiburtina, Ostiense e Termini) con il sistema FM/FR;
 - la realizzazione di infrastrutture principalmente dedicate alle merci (linea di gronda), integrata funzionalmente al sistema di Interporti e piattaforme logistiche opportunamente posizionate rispetto al territorio e alle infrastrutture ferroviarie;
 - il rafforzamento delle infrastrutture di collegamento con il sistema aeroportuale (Fiumicino e Ciampino - collegamento meccanizzato con Aerostazione) con quello portuale (Gaeta-Fornia, Anzio, Fiumicino e Civitavecchia).
2. Caratterizzazione del servizio con i seguenti elementi distintivi:
 - accentuazione del modello dei passanti orbitali;
 - il modello di esercizio da dimensionare in rapporto alla domanda individuata;
 - miglioramento degli standard di servizio;

- chiarezza dell'informazione al pubblico;
3. Sviluppo e rafforzamento del sistema dei punti di intermodalità:
- interconnessione e coordinamento degli orari del servizio FM/Fr con quelli della rete regionale del trasporto collettivo su gomma (Co.Tra.L.) in appositi nodi di arroccamento nell'area metropolitana e nella Regione;
 - interconnessione con le stazioni delle linee della metropolitana di Roma lungo l'anello di cintura e ove possibile in nodi più esterni (nodi di corrispondenza);
 - interconnessione con il sistema dei “Corridoi del trasporto urbano di superficie”, con le altre reti bus di adduzione—distribuzione e con il trasporto individuale (stazioni suburbane - nodi di scambio gomma-ferro);
 - miglioramento dell'accessibilità ciclo-pedonale alla rete FM/Fr attraverso un sistema diffuso di fermate negli ambiti urbani ad alta densità insediativa esistenti e previsti (stazioni urbane) e nei centri del territorio provinciale;
 - realizzazione di nuove stazioni e fermate individuate dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica generale (PTPG e PRG) e individuazione di un modello di gestione unitario.
4. Pianificazione integrata dell'uso del suolo e del trasporto ferroviario attraverso:
- integrazione fra le stazioni FM/Fr e Metro, gli insediamenti residenziali e i poli dello sviluppo terziario e produttivo (Centralità) in ambito urbano, metropolitano e regionale;
 - rapida attuazione dei Piani di assetto urbanistico approvati delle grandi stazioni di Roma (Tiburtina, Ostiense, Trastevere);
 - valorizzazione di nuove aree ferroviarie dismesse coerentemente con gli obiettivi urbanistici dei PRG e del PTPG e con le nuove opportunità di trasformazione urbanistica generate dai progetti di riqualificazione degli ambiti urbani circostanti le stazioni e di aree non più funzionali all'esercizio d'impresa. Sviluppo di procedure di attuazione concertata e negoziata (Progetti urbani, Programmi integrati e Project - financing). Utilizzazione delle plusvalenze generate dall'attuazione dei programmi di promozione urbanistica come contributi al finanziamento delle infrastrutture ferroviarie per trasporto pubblico.

Protocollo d'intesa Regione Lazio, Provincie del Lazio, Comune di Roma, Ferrovie dello Stato S.p.A. 2011

Al fine di risolvere le criticità ancora esistenti sulla rete infrastrutturale laziale e di potenziare i servizi ferroviari, in data 1 febbraio 2011, la Regione Lazio, R.F.I. e F.S. hanno firmato un ulteriore protocollo di intesa.

Gli interventi infrastrutturali previsti dal suddetto protocollo sulle linee ferroviarie regionali sono i seguenti:

- Linea Fr2 Tivoli/GuidoniaLunghezza – Roma Tiburtina:

- Miglioramento dell'accessibilità della linea nel tratto metropolitano La Rustica UIR – Roma Tiburtina;
- Raddoppio tratta Lunghezza – Guidonia;
- Linea Fr3 Viterbo/Cesano – Roma Ostiense:
- 5. - Raddoppio tratta Cesano – Bracciano.
- Linea Fr4 Frascati/Albano/Velletri - Ciampino:
 - Potenziamento stazione di Marino;
 - Potenziamento stazione di Frascati;
 - Realizzazione nuova stazione Villa Senni sulla linea Frascati – Ciampino.
- Linea Fr6 Roma – Frosinone/Cassino:
 - Potenziamento stazione di Colleferro;
 - Potenziamento stazione Ciampino.
- Linea Fr8 Roma – Aprilia - Nettuno:
 - Raddoppio tratta Campoleone - Aprilia;
 - Potenziamento stazioni Campo di Carne e Padiglione (completato);
- Interscambio Fr7/Fr8:
 - Potenziamento interscambio di Torricola.

Le iniziative di sviluppo dei servizi ferroviari sono i seguenti:

- Linea Fr2 Orte/Fara Sabina – Fiumicino Aeroporto:
 - Ristrutturazione dei convogli TAF (Treni ad Alta Frequentazione);
 - Intensificazione dell'offerta con l'acquisto di nuovo materiale rotabile tra Tivoli e Roma – Tiburtina.
- Linea Fr3 Viterbo/Bracciano/Cesano – Roma Ostiense:
 - Ristrutturazione dei convogli TAF;
 - Immissione di nuovi treni metropolitani con maggiore capienza.
- Linea Fr4 Frascati/Albano/Velletri - Ciampino:
 - Immissione di nuovi treni metropolitani con maggiore capienza.
- Linea Fr5 Civitavecchia/Ladispoli – Roma Termini:

- Introduzione di due collegamenti aggiuntivi;
- Incremento della composizione dei convogli Vivalto.
- Linea Fr6 Roma – Frosinone/Cassino:
 - Riorganizzazione del modello di offerta al fine di potenziare la tratta Roma – Colferro.
- Linea Fr7 Formia/Latina/Campoleone - Roma:
 - Introduzione di due collegamenti aggiuntivi;
 - Riorganizzazione del modello di offerta.
- Linea Fr8 Roma – Aprilia - Nettuno:
 - Introduzione di due collegamenti aggiuntivi.
- Linea Leonardo Express Roma Termini – Fiumicino Aeroporto:
 - Miglioramento del servizio con interventi per l’attestamento dei treni ai binari di testata di Roma Termini,compatibilmente con i lavori della piastra Roma Termini (in attuazione);
 - Introduzione di nuovi convogli adatti al servizio aeroportuale (attuata).

4.1.5 Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale 2009-2011

Il Documento di Programmazione Economico-Finanziaria Regionale (DPEFR) è previsto all'art. 9 della L.R. 20 Novembre 2001, n. 25 " Norme in materia di programmazione, bilancio e contabilità della Regione", quale strumento di raccordo tra la programmazione economico-sociale e territoriale e la programmazione finanziaria e di bilancio. Il DPEFR è approvato dal Consiglio regionale a seguito di deliberazione adottata dalla Giunta regionale.

L’ultimo Documento approvato dal Consiglio regionale è quello relativo al biennio 2009-2011 “ La regione di tutti:politiche per il benessere dei cittadini e la qualità dello sviluppo”.

Il Documento si compone di due parti: nella prima parte vengono descritte le politiche da attuare in tema di innovazione, sviluppo sostenibile e ambiente, equità e tutela sociale; nella seconda parte viene esposto un quadro generale della finanza regionale e del bilancio dell’anno 2008 ed è descritto il quadro programmatico degli interventi per il biennio 2009-2011.

Gli obiettivi da perseguire in tema di mobilità e trasporti sono di seguito riportati:

- Accessibilità:

l’obiettivo mira a promuovere una mobilità integrata e sostenibile. Le azione da sviluppare dovranno attribuire priorità ai fattori in grado sia di aumentare la capacità di attrazione del territorio sia di eliminare i relativi attriti fisici (mobilità, accesso ai servizi ecc.). Ciò

significa razionalizzare in primo luogo i rapporti tra le residenze e i luoghi di lavoro attraverso un'elevata accessibilità, con particolare riferimento ai sistemi di trasporto in sede fissa; potenziare i collegamenti tra Roma e le altre province laziali consentendo una riduzione dei tempi di percorrenza e insieme una minore congestione del traffico urbano ed extraurbano; garantire dei sistemi di trasporto che riducano le esternalità (sull'ambiente, sui beni culturali, sulla salute) negative.

- Sviluppo di una mobilità sostenibile integrata:

- creare una mobilità sostenibile ed integrata estesa a tutta la regione, con particolare riferimento al fenomeno del pendolarismo lavorativo e scolastico;
- definire un sistema integrato in grado di soddisfare, nell'immediato, la domanda di trasporto, garantendo un livello di servizio e "comfort" che permetta di trasferire quote crescenti di mobilità dal mezzo privato a quello pubblico e dal mezzo individuale a quello collettivo;
- modernizzare il network ferroviario regionale e i relativi parcheggi e nodi scambio al fine di migliorare la qualità degli spostamenti dei passeggeri;
- potenziare e sviluppare i poli logistici regionali al fine di favorire la movimentazione delle merci e la loro distribuzione all'interno dei centri urbani;
- potenziare e sviluppare il sistema ferroviario, dei porti e degli interporti al fine di razionalizzare la movimentazione delle merci sul territorio;
- sviluppare un sistema di infomobilità regionale;
- favorire interventi sulla mobilità tesi alla riqualificazione dei centri urbani dei comuni anche con la realizzazione di piazze e itinerari a traffico pedonale privilegiato;
- favorire la mobilità su trasporto pubblico per i soggetti diversamente abili;
- favorire l'uso di tecnologie innovative rispettose dell'ambiente;
- sostenere misure per l'integrazione dei modi di trasporto.

Accanto a tali interventi è opportuno tenere conto dell'importanza che assumono l'interoperabilità tecnica dei sistemi, la telematica e i sistemi avanzati di gestione, i quali se adeguatamente sviluppati, consentono di aumentare la capacità delle reti, la mobilità e il livello di sicurezza, e di ridurre i costi.

Per il perseguimento degli obiettivi connessi alla mobilità sostenibile è, inoltre, prevista la realizzazione del piano integrato per la sicurezza degli utenti del trasporto pubblico ferroviario e dei residenti nelle aree contermini ai siti e alle stazioni.

Si prevede, poi, la realizzazione del Sistema di Bigliettazione Elettronica (SBE) per l'intero territorio regionale e altri sistemi di gestione e controllo tecnologicamente avanzati.

Gli interventi sulla rete stradale previsti dal Documento sono:

- Realizzazione della trasversale nord Orte – Civitavecchia;

- La superstrada Orte – Frosinone – Ferentino (con il relativo casello sull'autostrada A1);
- Il corridoio intermodale Roma – Latina e Cisterna - Valmontone;
- Adeguamento della SS4 Salaria tra Passo Corese e Rieti;
- Realizzazione delle complanari dell'A24 tra viale Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est;
- Realizzazione della Pedemontana di Formia (variante alla SS7 Appia).

Gli interventi previsti sulla rete ferroviaria sono:

- Ripristino della ferrovia Civitavecchia – Orte;
- Potenziamento della linea ex concesse Roma – Lido con realizzazione della stazione Acilia Sud e ammodernamento di Tor di Valle;
- Potenziamento della linea ex concessa Roma – Viterbo con la realizzazione delle nuove stazioni Piazzale Flaminio e Prima Porta.

Il Documento prevede, inoltre, la realizzazione dei centri merci di Orte e Tivoli e dei poli logistici di Civitavecchia e Fiumicino.

4.1.6 POR-FESR Regione Lazio 2007-2013 e revisione

Il Programma Operativo Regionale (POR) Lazio, cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) nell'ambito dell'obiettivo comunitario "Competitività regionale e occupazione", rappresenta il documento di programmazione pluriennale, articolato secondo le priorità strategiche e gli obiettivi che la Regione intende perseguire nel periodo 2007-2013.

Il Programma s'inquadra nella più ampia strategia della Regione, che punta a "promuovere uno sviluppo ecologicamente compatibile, equo, inclusivo, rispettoso dei diritti della persona e delle pari opportunità, finalizzato a rafforzare la competitività del sistema Lazio" (obiettivo globale). Grazie al POR la Regione Lazio dispone di ingenti risorse comunitarie, nazionali e regionali, che utilizzerà per favorire la crescita sostenibile del territorio attraverso enti locali, imprese, università e centri di ricerca.

Il POR cofinanzia progetti in vari settori della vita economica e produttiva della regione. Esso si articola in 4 Assi, che corrispondono ad altrettante priorità strategiche. A tali priorità corrispondono altrettanti obiettivi specifici, per conseguire i quali sono fissati diversi obiettivi operativi per ciascun Asse. Il conseguimento di questo insieme di obiettivi è affidato a 19 Attività, che concorrono tutte a raggiungere l'obiettivo globale del POR.

L'asse di interesse agli scopi della presente relazione è l'asse III – Accessibilità, i cui contenuti sono così sintetizzati:

<i>Obiettivi specifici</i>	<i>Obiettivi operativi</i>	<i>Attività</i>
Promuovere una mobilità integrata e sostenibile e una società della conoscenza inclusiva per una maggiore efficienza del sistema Lazio.	• Sviluppare una mobilità sostenibile integrata • Potenziare l'accessibilità alle TIC	• Miglioramento della qualità e dell'efficienza del TPL, potenziamento della rete infrastrutturale e dei nodi di scambio • Promozione di trasporti urbani puliti • Infrastrutture e servizi di connettività

Nell'ambito dell'Asse si prevede il sostegno a Grandi Progetti di cui si riporta l'elenco indicativo:

- prolungamento della Linea A della metropolitana di Roma da via Battistini a Torvecchia;
- ammodernamento e potenziamento della ferrovia regionale RM - Civitacastellana-Viterbo nel tratto extraurbano.

La dotazione complessiva del POR FESR Lazio 2007-2013 è di 743.512.676 euro; il contributo del FESR è di 371.756.338 euro (pari al 50% del totale); il restante 50% è coperto da fondi nazionali e regionali. Per l'asse III sono stati stanziati circa 272 milioni di euro, di cui 256 milioni per il primo obiettivo e 16 milioni per il secondo. Durante l'attività di revisione del Programma, attuata nel 2011, sono stati confermati i due obiettivi operativi, ma con una riduzione sostanziale dei finanziamenti; il primo obiettivo ha una dotazione pari a 74,5 milioni (l'82,3 per cento dell'attribuzione finanziaria stabilita per l'intero Asse) e il secondo conferma lo stanziamento originario (16,0 milioni di euro).

4.1.7 Accordi di Programma Quadro

L'Accordo di Programma Quadro (APQ) è un documento sottoscritto dalla Regione, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, nonché dalla o dalle Amministrazioni centrali competenti a seconda della natura e del settore di intervento. Gli interventi inseriti nell'APQ sono finanziati con diverse risorse, ordinarie, aggiuntive nazionali per le aree sottoutilizzate, comunitarie e private.

Per la Regione Lazio sono stati firmati i seguenti APQ riguardanti il settore dei trasporti.

Tabella 4.1 Trasporti e Centri Intermodali (APQ 2) stralcio “Infrastrutture ferroviarie e centri merci”

Intervento	Soggetto attuatore	Stato
Eliminazione di n.8 passaggi a livello lungo la ferrovia Roma- Civita Castellana-Viterbo tratta da km 57,877 a km 73,062.	AREMOL	In progettazione
Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo - opere civili per il raddoppio Montebello-Riano	ATAC S.p.A.	In progettazione
Eliminazione del passaggio a livello della linea ferrovia Roma - Nettuno FR8 al km 45+805	RFI S.p.A.	In progettazione
Progettazione, esecutiva, fornitura e posa in opera delle barriere antirumore da realizzarsi in adiacenza alla linea ferroviaria Roma-Lido di Ostia - I stralcio	ATAC S.p.A.	In progettazione
Nodo di interscambio logistico con parcheggio a raso in località Carrara al servizio della stazione ferroviaria di Latina area Monti Lepini	Comune di Semoneta	In esecuzione lavori
Sottopasso ferroviario in località Carrara, Comune di Sermoneta, a servizio della stazione ferroviaria di Latina area Monti Lepini.	Comune di Sermoneta (LT)	In esecuzione lavori
Nodo di interscambio logistico con parcheggio interrato presso la stazione ferroviaria di Antrodoto	Comune di Antrodoto	In esecuzione lavori

Tabella 4.2 APQ “Reti di viabilità”

Intervento	Soggetto attuatore	Stato
LAZRX01 - Adeguamento della Tiburtina	Comune di Roma	In esecuzione
LAZRX04 - Collegamento Canepina Vallerano con la Orte Civitavecchia	Provincia di Viterbo	In progettazione
LAZRX05 - S.S. 156 Monti Lepini II Lotto	ASTRAL	In esecuzione
LAZRX09 - Bretella di Raccordo tra la S.S. n. 4/dir "Via Salaria" e la S.R. 313 "di Passo Corese" e costruzione di rami di accesso alla Stazione Ferroviaria di "Fara Sabina"- Montelibretti	Consorzio industriale Rieti	In esecuzione
LAZRX11 - Completamento Rieti - Torano (SR-578) tratto Ville Grotti-Rieti - 1° Stralcio funzion.	Provincia di Rieti	In esecuzione
LAZRY03 - Interventi per la razionalizzazione del nodo di Squarciarelli, 4° stralcio: Adeguamento del Collegamento Villa Senni - Marino - SP Barozze	ASTRAL	In esecuzione
LAZRY05a - S.P. Turanense Tratto Castel di Tora - Colle di Tora	Provincia di Rieti	In esecuzione
LAZRY06 - sovrappasso carrabile in Via Camocelli	Comune di Roma	In esecuzione
LAZRY07 - Realizzazione svincolo viario sulla SS 630 Ausonia (Sora - Cassino - Formia) ed opere viarie accessorie in Località Folcara - Cassino (Fr)	Provincia Frosinone	In esecuzione
LAZRZ03 - Realizzazione di una viabilità collaterale alla Via Tiburtina , nuovo tratto stradale tra Via Tor Cervara e Via Tivoli compreso l'adeguamento di Via Tor Cervara	Comune di Roma	In esecuzione
LAZRZ05 - Intervento di messa in sicurezza della S.R. 148 Pontina tra Latina e Terracina	ASTRAL	In esecuzione
LAZRZ06 - Intervento di messa in sicurezza della S.R. Flacca tra Terracina e Formia con ripristino conservativo dei ponti e dei viadotti	ASTRAL	In esecuzione

4.1.8 Delibera di adozione degli indirizzi per la redazione del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL).

La Regione Lazio con delibera della Giunta Regionale n. 12363 del 05/08/2013 ha definito gli indirizzi per la redazione del PRMTL. Gli “Indirizzi per la stesura del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL)”, definiscono per il Piano, la possibilità di individuare politiche, strategie e strumenti che consentano una crescita sostenibile del territorio, al fine di raggiungere alcuni degli obiettivi principali indicati dall’Unione Europea. E’ indispensabile, per un rilancio del settore dei trasporti, in termini di competitività, che la Regione, così come previsto dal Titolo V della Costituzione, assuma un ruolo fortemente propositivo adottando, finalmente, una visione integrata del sistema della mobilità laziale attraverso il Piano della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) strumento principale di pianificazione regionale redatto in concorso con lo Stato e di concerto con le altre Regioni e con Roma Capitale.

Il progetto di costruzione di un nuovo modello di trasporto pubblico nel Lazio e il perseguimento di maggiori livelli di efficienza sono anche le condizioni indispensabili per poter ridefinire con il Governo le risorse attualmente destinate alla Regione Lazio e a Roma Capitale per l’offerta di trasporto secondo criteri di maggiore equità rispetto alle altre realtà italiane e per un servizio migliore e meno costoso per i cittadini. Tale pianificazione dovrà mirare a riportare equilibrio e razionalità tra le diverse e, talora, contrapposte esigenze degli Enti locali, premiando quegli Enti che nella loro azione di governo privilegiano politiche volte a favorire il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.

Il PRMTL dovrà individuare politiche, strategie, strumenti che consentano una crescita sostenibile del territorio, al fine di raggiungere alcuni degli obiettivi principali indicati dall’Europa. Migliorare la qualità della vita per i cittadini europei; Ridurre l’impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti; Contribuire alla sicurezza dell’approvvigionamento energetico in Europa (20% sostituzione di convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi nel settore dei trasporti su strada entro il 2020); Rendere le regioni europee più competitive. Il Piano, quindi, studierà e definirà:

- Un Sistema integrato di mobilità intelligente che, grazie ad efficienti ed ecocompatibili sistemi di trasporto, permetta di ridurre l’impatto ambientale causato dalle emissioni dei trasporti (circa il 38% delle emissioni di CO₂ è causato dal trasporto e la metà di queste dalle auto private) e di decongestionare la viabilità stradale, di contribuire all’approvvigionamento energetico alternativo con l’obiettivo di sostituire il 20% dei convenzionali combustibili fossili con carburanti alternativi entro il 2020, e di migliorare la qualità della vita tenendo conto delle esigenze ecologiche, economiche e sociali.
- Un sistema integrato tra la città di Roma, la sua area metropolitana e le diverse zone del territorio regionale, che valorizzi le vocazioni dei luoghi, decentri le funzioni e i centri dello sviluppo nei Comuni, al fine di diminuire la necessità dello spostamento.
- Un coordinato piano di investimenti sulla mobilità sostenibile che rilanci le scelte strategiche fatte in precedenza attraverso il potenziamento e l’ammodernamento di strumenti ed infrastrutture esistenti, incrementando il sistema del trasporto su ferro ed il trasporto pubblico in generale, adottando un’innovazione sostenibile.
- Una offerta di trasporto in grado di garantire l’attuale e la futura domanda, tenendo conto dell’esplosione di quest’ultima che entro 20 anni renderà inadeguati tutti i sistemi di trasporto utilizzati oggi, soprattutto in termini di congestione. Su scala mondiale, la mobilità umana è sestuplicata negli ultimi 40 anni e, solo negli ultimi dieci anni, è aumentata di dieci volte. In prospettiva, quindi, il quadro della mobilità a livello globale

in termini di inquinamento, congestione e sicurezza, già oggi critico, è destinato a diventare ancora più pesante.

- Iniziative che possano migliorare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto merci, garantendo una logistica competitiva in un ambiente meno inquinato e con la certezza per gli approvvigionamenti energetici.

Gli studi preliminari alla stesura del Piano partiranno da quanto già elaborato e proposto dalle varie amministrazioni pubbliche e private, e ne verificherà i necessari aggiornamenti anche in virtù della congiuntura economica e della conseguente diminuzione di risorse pubbliche. A tal fine sarà di fondamentale importanza definire le priorità di intervento. La nuova elaborazione ed il monitoraggio saranno partecipate, in una logica di collaborazione inter istituzionale, con l'apporto di tutte le componenti sociali e economiche. Fondamentale sarà allineare gli strumenti di pianificazione ai diversi livelli (Province, Roma Capitale e Comuni) per promuovere azioni concertate.

L'obiettivo del PRTML sarà quello di promuovere lo studio e il monitoraggio dei fenomeni e delle problematiche relative alla mobilità di merci e persone, alle infrastrutture, al trasporto e alla logistica e diffusione dei risultati, contribuendo fattivamente alla realizzazione di iniziative e progetti strategici in grado di generare ricadute positive a favore del territorio provinciale e regionale. Il Piano dovrà rispondere alle esigenze dei cittadini e allo stesso tempo garantire un uso efficiente delle scarse risorse pubbliche riducendo gli impatti negativi sull'ambiente. Verrà garantito il dibattito includendo la partecipazione attiva delle rappresentanze dell'utenza. La conferenza annuale sullo stato di attuazione del Piano regionale della mobilità sostenibile e della logistica costituirà il momento di sintesi di questa collaborazione interistituzionale.

La Governance dovrà essere semplificata per ridurre il numero di attori, dare regole chiare e definire in modo univoco ruoli e responsabilità dei diversi soggetti istituzionali nelle fasi di pianificazione, attuazione e controllo del sistema dei trasporti. La regolazione della mobilità e il reperimento delle risorse dovrà basarsi sul principio di far pagare le esternalità negative, congestione, inquinamento, incidenti, prodotte dalla circolazione dei mezzi motorizzati privati a coloro che le producono, provvedendo ad aumentare la spesa per infrastrutture pubbliche anche coinvolgendo risorse private per il finanziamento di interventi prioritari.

Le aree strategiche su cui il Piano dovrà intervenire saranno:

- *L'assetto del territorio*, integrazione tra spazio, economia e accessibilità. Si dovranno rafforzare le potenzialità dei vari centri urbani regionali. Il Piano dovrà prevedere la realizzazione di collegamenti più efficienti di trasporto pubblico locale, viari, informatici ed in generale favorire azioni per migliorare l'accessibilità ai sistemi urbani e alla rete del trasporto dei passeggeri e delle merci, dal livello locale a quello nazionale e internazionale.
- *Il sistema ferroviario*, il Piano prevedrà il miglioramento tecnologico degli impianti del network regionale e di alcuni nodi fondamentali finalizzato a potenziare i tre grandi bacini: Castelli e Valle del Sacco (circa 420mila abitanti), Tiburtino (circa 220mila abitanti) e Litorale Sud con riqualificazione tecnologica e la messa in sicurezza, ora prioritaria, della tratta ferroviaria Terracina-Priverno, (160mila residenti). Verrà rivisitato il modello di esercizio riorganizzando il servizio metropolitano (FL1, FL2, FL3 e FL4) e quello regionale (FL5, FL6, FL7 e FL8) con cadenze ogni 10/15'; verrà prevista l'eliminazione dei passaggi a livello, raddoppio di alcune tratte fondamentali (FL2, FL3, FL8, Ferrovia concessa Roma-Viterbo), l'attuazione degli interventi ritenuti fondamentali per il nodo di Roma (passanti, chiusura dell'anello), l'eliminazione dei

colli d'oca, la realizzazione di punti di incrocio, l'allungamento delle banchine (FL4 e FL7) e a specializzare i binari, anche con raddoppi e potenziamenti ove necessario. Per quanto riguarda le stazioni, il Piano, oltre al completamento della valorizzazione del nodo integrato regionale di nuova concezione della stazione di Roma Tiburtina, prevederà un sistema plurimo per linea con la riqualificazione dei nodi di interscambio, anche attraverso finanziamenti privati, in una logica intermodale e di mobilità sostenibile (posteggi per biciclette, servizi di bike sharing e car sharing, etc.), al fine di rendere le stazioni più accessibili, sicure e maggiormente fruibili. Oltre a garantire l'accessibilità e l'informazione ai disabili in tutte le stazioni, si dovrà provvedere all'installazione di più pensiline o di un'unica pensilina lungo l'intera banchina per garantire un riparo dalla pioggia o dal sole agli utenti, alla dotazione o all'incremento, laddove già presenti, di pannelli informativi debitamente collocati in luoghi ben visibili anche dai binari. Infine, in base alle risorse economiche il Piano dovrà prevedere l'acquisizione nuovo materiale rotabile, il miglioramento dei collegamenti con il sistema portuale e aeroportuale e, per un orizzonte temporale di medio termine, la chiusura a maglia della rete e la realizzazione del collegamento tra direttrice tirrenica e direttrice centrale a sud di Roma, così da valorizzare il sistema portuale del basso Lazio, e quella del collegamento tra Orte e Civitavecchia, che vede già in corso la fase di progettazione. Tali collegamenti sono condizioni necessarie alla concretizzazione dell'idea di "land bridge" tra Tirreno e Adriatico. Dovrà anche prevedersi il potenziamento dei collegamenti tra Roma e l'aeroporto Leonardo Da Vinci, per il quale è previsto, nel lungo termine, il rafforzamento del ruolo di primario hub intercontinentale europeo).

- *Il sistema stradale.* Il Piano, al fine di migliorare la sicurezza stradale e decongestionare il traffico, dopo aver valutato gli impatti delle geometrie stradali e dei flussi di traffico passeggeri e merci ed individuati i punti "critici", (dove installare oltre a rotatorie, nuove tecnologie anche semaforiche e realizzare una appropriata segnaletica) provvederà ad una gerarchizzazione dei livelli stradali (rilevanza nazionale, regionale e provinciale), individuando gli interventi infrastrutturali di adeguamento e le nuove realizzazioni. Al fine di sostenere la modernizzazione e garantire l'accessibilità del territorio regionale si analizzerà attentamente il completamento della superstrada/autostrada Orte-Civitavecchia e Frosinone-Sora, al collegamento con l'autostrada del Sole Cisterna-Valmontone e all'identificazione dei collegamenti trasversali che dovranno aggiungersi alla trasversale Nord (Civitavecchia, Orte, Terni), alla trasversale Sud (Sora-Cassino-Formia) e al GRA, e che dovranno collocarsi sia a Sud che a Nord di Roma e del Lazio. Un discorso a parte merita la "nuova Pontina" per la quale il Piano valuterà le diverse opzioni di messa in sicurezza. Inoltre, il Piano valuterà la possibilità di rifunzionalizzazione della viabilità, introducendo l'utilizzazione multipla delle corsie di emergenza e/o la corsia dinamica (nello specifico saranno presi in considerazione accordi con ANAS e Autostrade SpA, per tutte le infrastrutture autostradali di adduzione a Roma e agli altri capoluoghi di provincia) sia per il trasporto privato (car pooling) sia per quello pubblico (TPL intercomunale).
- *Il sistema portuale e marittimo.* Il Piano prevederà la valorizzazione del porto di Civitavecchia soprattutto in riferimento al traffico merci e agli spazi retrostanti ampliabili anche attraverso le connessioni con le infrastrutture di trasporto terrestre nonché lo sviluppo del porto commerciale di Fiumicino. Il Piano redigerà uno studio per il potenziamento e lo sviluppo dei traffici RoRo e land bridge e dovrà verificare gli sviluppi infrastrutturali dei retro porti anche alla luce delle vocazioni e specializzazioni di ciascun porto, in riferimento alla piattaforma logistica del Mediterraneo. Per il potenziamento della mobilità turistica il Piano dovrà verificare la possibilità di realizzazione delle Metropolitane del Mare, completare gli affidamenti delle gare in

corso per il collegamento con le isole, e dovrà promuovere l'inserimento dei porti laziali nella rete TEN/T al fine di disporre di finanziamenti comunitari fondamentali per lo sviluppo degli scali.

- *Il sistema aeroportuale.* Per quanto riguarda l'importante obiettivo di modernizzazione dell'HUB, andrà valutato l'impatto ambientale delle opere previste nel Master Plan di ADR, anche attraverso tavoli interistituzionali, e andrà individuato un nuovo efficiente sistema infrastrutturale, sia stradale che ferroviario, concertato con gli Enti locali ed in grado di sostenere i traffici previsti. La proposta riguarderà soprattutto interventi atti a migliorare l'accessibilità degli scali, quali la creazione di nuovi tracciati, svincoli, e terminal ferroviari. Inoltre, non è possibile pensare il piano aereoportuale del Lazio basato sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, con quest'ultimo sovraccaricato dalla crescita esponenziale dei voli autorizzati e dei passeggeri, senza l'adeguato collegamento con la rete di trasporto pubblico regionale. Dovrà ripartire la Conferenza dei Servizi con l'Arpa istituita nel 2010, ripartendo proprio dai dati di quest'ultima sull'inquinamento nell'area di Ciampino e Marino dovuto al traffico aereo. Poi è necessario pensare un adeguato collegamento dell'aeroporto e del Comune di Ciampino con la rete di trasporto pubblico romana, ipotizzando un collegamento di tipo metropolitano di superficie.
- *I sistemi urbani.* L'obiettivo del Piano dovrà essere l'identificazione di strumenti di intervento che la regione può utilizzare per conseguire obiettivi di sostenibilità economica, ambientale e sociale, considerando la mobilità tra sistemi urbani, quali il miglioramento dell'accessibilità relativa e delle connessioni con le grandi reti, il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, la sicurezza stradale, la mobilità dei diversamente abili. Si dovrà prevedere una armonizzazione delle regolamentazioni per l'accesso dei veicoli merci, degli incentivi alla realizzazione di sistemi di informazione integrati (prevedendo l'integrazione tra sistemi di trasporto e quella con altre funzionalità urbane). Inoltre, si dovrà prevedere l'attivazione degli incentivi possibilmente cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente, dal MIT e dall'Unione Europea, concordati con i comuni per interventi sulla mobilità sostenibile. Esempi sono nodi di scambio, corsie preferenziali/corridoi della mobilità per i mezzi pubblici, piste ciclabili protette estese a tutta l'area urbana ed extra urbana, parcheggi per le biciclette, car sharing e il bike sharing, sicurezza degli utenti deboli, accessibilità ai diversamente abili.
- *I sistemi logistici e l'intermodalità merci.* Il Piano dovrà prevedere una rete di nodi (porti, aeroporti, interporti, terminal intermodali, scali, piattaforme logistiche) caratterizzati e distinti funzionalmente, su cui impostare l'organizzazione dell'intermodalità strada-rotaia e terra-mare. A tal fine occorrerà evitare la proliferazione di nodi e puntare piuttosto alla specificità, al miglioramento dell'accessibilità ed ad individuare quegli interventi sulla rete stradale e ferroviaria necessari per il relativo potenziamento, alla distribuzione urbana delle merci secondo tecniche ecocompatibili, ad azioni che favoriscano l'uso efficiente e sostenibile di più modi di trasporto, singolarmente o in combinazione. Le azioni da attuare saranno concordate con le altre Regioni, al fine di costruire rotte di collegamenti intermodali con incentivi congiunti da origine a destinazione, e con il Governo nazionale, per inquadrare questi interventi nella politica complessiva di una mobilità sostenibile per le merci.
- *La riorganizzazione del trasporto pubblico locale e l'intermodalità passeggeri* non potrà prescindere dalla razionalizzazione dei contratti di servizio e dall'efficientamento delle aziende. Il TPL dovrà essere pianificato in un'ottica di intermodalità in modo da realizzare l'integrazione tra trasporto privato e trasporto pubblico, e l'integrazione tra ferro e gomma, migliorando l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e alle autostazioni, verificando l'offerta di parcheggi in tali nodi, e pianificando la rete autobus di adduzione

alla rete ferroviaria. Il Piano dovrà verificare gli attuali servizi minimi, razionalizzare la rete e sincronizzare gli orari, per evitare inutili duplicazioni e sprechi, per migliorare la qualità e la puntualità dell'offerta, per specializzare i diversi modi di trasporto. Il Piano dovrà valutare un sistema di affidamento del servizio, nel quale sia previsto in riferimento all'erogazione delle risorse, meccanismi di incentivo per l'efficienza e la qualità dei gestori e la mobilità sostenibile. A tal fine dovrà essere previsto un sistema di monitoraggio che permetta un costante controllo della spesa e della qualità del servizio stesso. Per le aree a domanda debole, si dovrà valutare la potenzialità di soluzioni in grado di costituire valide alternative all'uso del mezzo privato, anche al fine di limitare gli effetti di esclusione sociale.

- *Il trasporto pubblico non di linea.* Il Piano dovrà provvedere all'integrazione dei servizi taxi, NCC e Gran Turismo, attraverso la concertazione con i Comuni e le associazioni di categoria, con il trasporto pubblico tradizionale. Ferme restando le competenze degli Enti locali e la complessa normativa nazionale esistente, la Regione dovrà promuovere la regolamentazione del settore attraverso l'approvazione di un Testo Unico sul Trasporto Pubblico non di Linea, per fornire agli Enti locali competenti gli strumenti normativi in grado di eliminare i fenomeni di illegalità e abusivismo delle licenze.
- *La mobilità privata.* Come parte integrante del Piano dovrà essere redatto quello specifico sulla ciclabilità, anche attraverso la previsione di indirizzi ed incentivi volti alla sua diffusione, come reale alternativa all'utilizzo dell'auto in ambito urbano, come integrazione ai servizi di trasporto collettivo, come strumento di valorizzazione, in ottica di turismo sostenibile, del patrimonio naturale e culturale della Regione.
- *Definizione di strumenti normativi* e incentivi mirati a ridurre il bisogno di mobilità, a partire dalla diffusione del telelavoro, delle videoconferenze, della telemedicina e dei servizi online della pubblica amministrazione. Dovrà essere promossa la condivisione dei mezzi di trasporto privati (car pooling), anche attraverso un rilancio dell'attività dei Mobility Manager delle principali aziende presenti nel territorio della Regione. Il titolo di viaggio unico regionale per i servizi alla mobilità dovrà consentire ai cittadini di viaggiare con una sola tessera a microchip attraverso la quale usufruire di molteplici servizi di mobilità (ferrovie, metropolitane, autobus, car sharing, bike sharing, parcheggi, ecc.). Per questo sarà anche necessario procedere alla armonizzazione dei sistemi tariffari esistenti a livello regionale. In questo contesto, occorrerà rafforzare e unificare il sistema delle agevolazioni tariffarie per i giovani, gli anziani e per le categorie "svantaggiate".

In sintesi, attraverso il Piano, il ruolo esercitato dalla Regione, a garanzia di tutti i soggetti, dovrà quindi riguardare:

- la pianificazione dei servizi e degli investimenti, l'analisi della domanda e la valutazione del grado di soddisfazione dei cittadini e delle associazioni dei consumatori;
- l'individuazione dei livelli minimi quantitativi e qualitativi dei servizi che debbono tener conto dell'attuale congiuntura economica;
- la definizione dei criteri di formulazione dei contratti di servizio, finalizzati a premiare puntualità e capacità di rispondere alla domanda di mobilità, con l'individuazione e articolazione dei costi standard per i diversi servizi prestati;
- la determinazione dei criteri per la formazione delle tariffe e il loro aggiornamento, puntando a collegare l'evoluzione dei prezzi alla qualità del servizio e alla dinamica della produttività e a fare chiarezza rispetto alle forme di agevolazioni e di gratuità per garantire la massima trasparenza nel perseguimento di obiettivi di politica sociale;

- l'articolazione di politiche, criteri e incentivi per rafforzare i servizi di mobilità sostenibile nei diversi comuni;
- lo svolgimento di un ruolo di controllo e disciplina sulle proposte che intendono sottrarre i servizi di trasporto alla concorrenza e sulle condizioni di accesso alle reti e alle infrastrutture.

4.2 Strumenti di pianificazione regionale

4.2.1 Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG)

Il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale.

Questi obiettivi costituiscono un riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore. Il PTRG fornisce direttive e indirizzi che devono essere recepiti dagli strumenti urbanistici degli enti locali e da quelli settoriali regionali, nonché da parte degli altri enti di natura regionale e infine nella formulazione dei propri pareri in ordine a piani e progetti di competenza dello Stato e di altri enti incidenti sull'assetto del territorio.

Gli obiettivi generali e quelli specifici che si prefigge il PTRG sono di seguito elencati:

1. Migliorare l'offerta insediativa per le attività portanti dell'economia
 - 1.1 Potenziare/razionalizzare l'attività turistica regionale (attività di base e innovative)
 - 1.2. Razionalizzare e incentivare la localizzazione delle funzioni direzionali di alto livello
 - 1.3. Potenziare le attività di ricerca
 - 1.4. Sviluppare la formazione superiore
 - 1.5. Potenziare le funzioni culturali
 - 1.6. Potenziare le attività congressuali espositive
2. Sostenere le attività industriali
 - 2.1. Razionalizzare gli insediamenti esistenti
3. Valorizzare le risorse agro-forestali
 - 3.1. Integrare le attività agro-forestali con le altre attività produttive
 - 3.2. Salvaguardare i paesaggi agro-forestali
 - 3.3. Assecondare le attività volte a migliorare la qualità ambientale.

Per quel che riguarda i diversi sistemi individuati dal PTRG vengono di seguito elencati

Sistema Ambientale - Obiettivi generali/specifici

1. Difendere il suolo e prevenire le diverse forme di inquinamento e dissesto

- 1.1. Valorizzare le vocazioni e limitare il consumo di suolo
- 1.2. Salvaguardare il ciclo delle acque
- 1.3. Difendere i soprassuoli forestali e agrari
- 1.4. Prevenire le diverse forme di inquinamento
- 1.5. Riequilibrare i geosistemi elementari instabili
- 2. Proteggere il patrimonio ambientale, naturale, culturale
 - 2.1. Proteggere i valori immateriali e le identità locali
 - 2.2. Proteggere i valori ambientali diffusi
 - 2.3. Proteggere i reticoli ambientali
 - 2.4. Proteggere gli ambiti di rilevante e specifico interesse ambientale
- 3. Valorizzare e riqualificare il patrimonio ambientale
 - 3.1. Ampliare e orientare la partecipazione alla valorizzazione del patrimonio ambientale del Lazio
 - 3.2. Valorizzare le identità locali
 - 3.3. Valorizzare i beni diffusi e i reticoli ambientali
 - 3.4. Valorizzare gli ambiti di interesse ambientale
- 4. Valorizzare il turismo, sostenere lo sviluppo economico e incentivare la fruizione sociale
 - 4.1. Valorizzare i centri
 - 4.2. Ampliare la ricettività e potenziare le attrezzature ricreative
 - 4.3. Incentivare la fruizione turistica delle aree e dei beni di interesse ambientale

Sistema Relazionale - Obiettivi Generali/Obiettivi Specifici

- 1. Potenziare/integrare le interconnessioni della Regione con il resto del mondo e le reti regionali
 - 1.1. Potenziare/integrare i nodi di scambio per passeggeri e merci
 - 1.2. Potenziare e integrare la rete ferroviaria regionale
 - 1.3. Completare la rete stradale interregionale
 - 1.4. Rafforzare le reti stradali regionali e locali
 - 1.5. Incentivare il trasporto marittimo.

Sistema Insediativo - Attività Strategiche: Servizi Superiori E Reti - Obiettivi Generali/Obiettivi Specifici

- 1. Indirizzare e sostenere i processi di sviluppo e modernizzazione
 - 1.1. Sostenere lo sviluppo di nuove funzioni delle funzioni superiori di eccellenza e migliorare e riadeguare i modelli organizzativi di quelle esistenti
- 2. Indirizzare e sostenere i processi di decentramento e di sviluppo locale delle funzioni superiori in tutto il territorio regionale

- 2.1. Dilatare spazialmente il nucleo delle funzioni di eccellenza
- 2.2. Integrare in una rete regionale unitaria di centralità urbane le funzioni rare (di livello regionale ed interregionale), superiori (di livello provinciale ed interprovinciale) e intermedie (di livello sub-provinciale)
- 3. Indirizzare e sostenere i processi di integrazione e di scambio tra le funzioni superiori all'interno e con il resto del mondo
 - 3.1. Riorganizzare i collegamenti tra le sedi delle funzioni di eccellenza in un sistema interconnesso alle grandi reti transnazionali.
 - 3.2. Riorganizzare i collegamenti tra le sedi delle funzioni rare, superiori e intermedie, in un sistema regionale reticolare connesso a quello delle funzioni di eccellenza.

Sistema Insediativo - Attività Strategiche: Servizi Superiori E Reti - Obiettivi Generali/Obiettivi Specifici

- 1. Indirizzare e sostenere sul territorio regionale i processi in corso di rilocalizzazione, ristrutturazione e modernizzazione delle sedi industriali e relative reti di trasporto
 - 1.1. Portare a "sistema competitivo" l'offerta di sedi industriali di interesse regionale
 - 1.2. Riorganizzare, aggregare e qualificare i comprensori produttivi regionali in "Parchi di Attività Economiche" con interventi differenziati in rapporto alle esigenze

Sistema Insediativo: morfologia insediativa, servizi, residenza - Obiettivi generali/obiettivi specifici

- 1. Rafforzare e valorizzare le diversità ed identità dei sistemi insediativi
 - 1.1. Rafforzare l'organizzazione urbana provinciale e dell'area locali e di area vasta e le diverse regole di costruzione urbana del territorio centrale metropolitana valorizzando l'articolazione, i caratteri e le regole dei sistemi insediativi componenti.
 - 1.2. Limitare la dispersione insediativa
- 2. Migliorare la qualità insediativa in termini funzionali e formali
 - 2.1. Promuovere la diffusione di attività e di servizi nei tessuti urbani, la valorizzazione delle specificità morfologiche, il recupero del degrado urbano e delle periferie
 - 2.2. Migliorare la qualità edilizia diffusa
- 3. Migliorare la qualità e la distribuzione di servizi
 - 3.1. Migliorare/integrare la distribuzione dei servizi sovracomunali
 - 3.2. Migliorare la distribuzione delle attrezzature sanitarie sul territorio
 - 3.3. Migliorare la distribuzione delle attrezzature per l'istruzione superiore sul territorio
 - 3.4. Migliorare la grande distribuzione commerciale all'ingrosso
 - 3.5. Migliorare la distribuzione al dettaglio e renderla compatibile con le diverse forme di vendita

Quadro Amministrativo e Normativo - Obiettivi Generali/obiettivi Specifici

- 1. Riorganizzare l'amministrazione del territorio

- 1.1. Individuare dimensioni demografiche e territoriali congrue per la soluzione unitaria dei problemi di pianificazione territoriale e di gestione dei servizi
- 1.2. Riavvicinare i cittadini all'amministrazione del territorio
2. Assicurare agli strumenti di programmazione e pianificazione
 - 2.1. Razionalizzare strumenti, le strutture e le procedure di gestione (PRS e QRT) un'adeguata gestione
 - 2.2. Potenziare le attività di informazione, documentazione, analisi

4.2.2 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)

Il nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è stato adottato dalla Giunta Regionale con atti n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, ai sensi dell'art. 21, 22, 23 della legge regionale sul paesaggio n. 24/98. Il PTPR intende per paesaggio le parti del territorio i cui caratteri distintivi derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni nelle quali la tutela e valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili come indicato nell'art. 131 del Codice dei beni culturali e del paesaggio D.lgs. 42/2004.

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale è lo strumento di pianificazione attraverso cui, nel Lazio, la Pubblica Amministrazione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla conservazione, valorizzazione, al ripristino o alla creazione di paesaggi.

Il PTPR si configura quale piano urbanistico territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistico-ambientali ai sensi dell' art. 135 del D.lvo 42/2002 (ex art.1 bis della legge 431/85) che detta disposizioni riferite all' intero territorio regionale.

Con riferimento all' assetto del governo del territorio, definito dalla legge urbanistica regionale, il PTPR si pone inoltre quale strumento di pianificazione territoriale di settore, ai sensi degli articoli 12, 13 e 14 della L.r.38/99, che costituisce integrazione, completamento e specificazione del Piano Territoriale Generale Regionale (PTGR).

Il PTPR ha efficacia nelle zone vincolate (beni paesaggistici) ai sensi degli articoli 134 del D.lvo 42/2002 (ex legge 431/85 e 1497/39). In tali aree il piano detta disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni e che prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nella strumentazione territoriale e urbanistica. Nelle aree che non risultano vincolate, il PTRG riveste efficacia programmatica e detta indirizzi che costituiscono orientamento per l'attività di pianificazione e programmazione della Regione e degli enti locali.

Il piano prevede la individuazione delle aree, tutelate ai sensi dell'articolo 142 e non oggetto di atti o provvedimenti emanati ai sensi degli articoli 138, 140, 141 e 157, nelle quali la realizzazione di opere ed interventi può avvenire previo accertamento, nell'ambito del procedimento ordinato al rilascio del titolo edilizio, della loro conformità alle previsioni del piano paesaggistico e dello strumento urbanistico comunale; la individuazione delle aree gravemente compromesse o degradate nelle quali la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero ed alla riqualificazione non richiede il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 146.

Le Tavole B ed i repertori infine contengono, ai sensi dell'art. 143 co 5 lett. b), la individuazione delle aree gravemente compromesse o degradate nelle quali la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero ed alla riqualificazione non richiede il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica; l'entrata in vigore delle disposizioni del presente comma è subordinata all'approvazione degli strumenti adeguati al piano paesaggistico, ai sensi dell'articolo 145 del Codice e dell'art. 27.1 della Lr 24/98.

Le modalità di tutela dei beni paesaggistici tutelati per legge, con riferimento agli elaborati cartografici, contengono, ai sensi dell'art. 143 co 5 lett.a), la individuazione delle aree nelle quali la realizzazione di opere ed interventi può avvenire previo accertamento, nell'ambito del procedimento ordinato al rilascio del titolo edilizio, della loro conformità alle previsioni del piano paesaggistico e dello strumento urbanistico comunale ai sensi dell'articolo 145 del Codice e dell'art. 27.1 della L.R. 24/98.

4.2.3 Documenti per il Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica 2009

L'Assessorato ai Trasporti della Regione Lazio ha dato incarico all'Aremol di predisporre il Piano Regionale della Mobilità, del Trasporto e della Logistica.

Inizialmente, sono state affrontate le problematiche relative alle merci e alla logistica con l'obiettivo di sviluppare e rendere attuale il "Piano Regionale delle Merci" approvato con DGR n. 606 del 23 dicembre 1999.

Per le attività di studio e ricerca finalizzate alla redazione del Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica (PRTML), l'Aremol si è avvalsa del Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica (CTL) dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", che ha coinvolto dipartimenti universitari de "La Sapienza", dell'Università degli Studi di Roma Tre e dell'Università degli Studi Tor Vergata.

Le attività svolte hanno prodotto:

- la base conoscitiva relativa all'offerta esistente e programmata di infrastrutture di trasporto e logistica, al mercato dei servizi, alla domanda di trasporto attuale e prevedibile, allo stato di funzionamento degli elementi delle reti, dei nodi e dei collegamenti;
- un insieme di soluzioni a carattere infrastrutturale e organizzativo, tecnologico e di regolazione, che contribuiscono al perseguimento delle finalità pubbliche di sviluppo sostenibile del sistema di trasporto e di potenziamento dell'offerta logistica del territorio regionale.

Sono stati realizzati tre rapporti: il Rapporto Preliminare, il Rapporto Intermedio e il Rapporto Finale. Il Rapporto Intermedio, che presenta i risultati delle attività finalizzate alla costruzione del quadro conoscitivo sul trasporto delle merci e la logistica nella regione, è stato approvato con Delibera di Giunta n. 691 del 11/09/2009.

Il 23/12/2009, con DGR n. 991, è stato adottato lo schema del Piano, ai sensi dell'art. 13 della l.r. n.30/98.

Lo schema di Piano Regionale dei Trasporti della Mobilità e della Logistica presenta il quadro propositivo (proposte di strategie ed azioni) contenuto nel Rapporto Finale ed è recepito nel presente documento, divenendone parte integrante.

4.2.4 Il Piano Regionale dell'Infomobilità

Per “infomobilità” si intende l’uso di tecnologie che permettono l’invio, la raccolta e lo scambio di informazioni tra uno o più soggetti in movimento. Comprende quindi tutti i sistemi ITS (Intelligent Transport System), ovvero l’insieme delle procedure, dei sistemi e dei dispositivi che consentono, attraverso la raccolta, comunicazione, elaborazione e distribuzione di informazioni, di migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci, nonché la verifica e quantificazione dei risultati raggiunti.

Questi strumenti permettono, pertanto, di aumentare la capacità di un sistema di trasporto, senza realizzare nuove infrastrutture, ma ottimizzando, in un’ottica di maggiore sostenibilità, il funzionamento di quelle esistenti. Vanno altresì visti come strumenti di supporto alla implementazione di determinate politiche dei trasporti.

In virtù dell’accordo siglato durante la conferenza Stato-Regione del Maggio 2007, l’Assessorato alla Mobilità della Regione Lazio ha affidato all’Aremol la predisposizione del Piano Regionale dell’Infomobilità.

Nel febbraio 2008 la Regione Lazio ha approvato il Piano, con l’obiettivo di promuovere lo sviluppo dei sistemi ITS nella Regione Lazio e di fornire gli indirizzi per l’implementazione di servizi telematici che diventino uno strumento di supporto alla gestione dei trasporti. Si tratta di un documento di natura strategica, che individua le azioni prioritarie che dovranno essere intraprese nel breve e medio periodo affinché le tecnologie innovative per i trasporti si affermino sul territorio regionale.

Il Piano dell’Infomobilità, dunque, va visto come strettamente integrato con il Piano Regionale della Mobilità, Trasporti e Logistica.

4.2.5 Studio tecnico-scientifico per la riorganizzazione, secondo principi di economicità ed efficienza, della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma della Regione Lazio

Anche in assenza del PRT, la Regione ha il compito di definire le unità di rete, la rete di servizi minimi, nonché i relativi livelli. Per i servizi di propria competenza, provvede con deliberazione della Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare.

A tale proposito, nel 2007 è stata affidata la redazione di uno “Studio tecnico-scientifico per la riorganizzazione, secondo principi di economicità ed efficienza, della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma della Regione Lazio”. La Giunta Regionale, con delibera del 07/08/09 ha preso atto di tale studio, approvandone l’impostazione progettuale, le analisi effettuate e le misure prospettate, incentrate su:

- il rafforzamento dell’intermodalità e del ruolo di trasporto primario della rete ferroviaria regionale;
- l’efficientamento della rete di trasporto su gomma, assegnandogli il ruolo di adduzione;
- la razionalizzazione del trasporto pubblico locale rafforzando la creazione delle unità di rete tramite consorzi tra Comuni;
- il miglioramento e la realizzazione di maggior efficacia del servizio nelle aree a domanda debole con creazione di servizi dedicati;
- il miglioramento dell’informazione all’utenza;

- il completamento della piena accessibilità ai servizi socio-sanitari ed amministrativi tramite il trasporto pubblico;
- il controllo della qualità del servizio tramite sistemi di monitoraggio e di customer satisfaction.

Tale studio è recepito nel presente Piano Regionale della Mobilità, del Trasporto e della Logistica, divenendone parte integrante.

4.2.6 Piano di Coordinamento dei Porti

L'attuale Piano di Coordinamento dei Porti Regionale, approvato con Delibera del Consiglio Comunale regionale n.491/98, è un aggiornamento del vecchio piano datato 1983 redatto dal Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade dell'università La Sapienza.

Tale strumento ha delineato la situazione esistente e quella futura in merito all'assetto portuale laziale. Tuttavia, esso non ha rappresentato né un atto normativo cogente, né uno strumento urbanistico – programmatico, piuttosto uno studio sulla situazione dei porti della regione accompagnato da una serie di indicazioni sullo sviluppo futuro. Le disposizioni del Piano sono suddivise per tipologia.

Porti commerciali

Il Piano definisce Civitavecchia come unico porto commerciale di importanza internazionale nel Lazio, mentre come porti di importanza minore individua Gaeta e Fiumicino. L'insieme dei tre porti viene considerato come un complesso o un sistema portuale: la gestione dei porti non deve essere concorrenziale ma coordinata, specializzando eventualmente uno dei porti in luogo degli altri e cercando per quanto possibile di favorire l'economia generale del trasporto.

Sono individuati come infrastrutture minori i porti di Anzio, Terracina e Formia, per traffici commerciali di modesta importanza. Nel documento si sostiene che la cosiddetta “vocazione commerciale” dei porti di Anzio, Terracina e Formia non vada assolutamente incentivata, in quanto si tratta di porti in stretta aderenza a città e, in quanto tali, destinati comunque a una vita grama, per le difficoltà di collegamento con l'entroterra e per l'inadeguatezza delle banchine portuali e dei retrostanti terrapieni. Nel traffico commerciale non è compreso il trasporto di passeggeri con navi di linea o da crociera, che può sussistere anche nei porti secondari (ad esempio Anzio, Formia, Terracina) in quanto le navi relative non richiedono né elevati fondali né estesi terrapieni, anche se necessitano in generale di efficaci collegamenti con le mete turistiche interne.

Porti petroliferi

I traffici petroliferi nel Lazio costituiscono una quota parte importante di tutti i traffici regionali e si sviluppano nei porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. La situazione dei tre terminali laziali risale a molti anni addietro ed è stata concepita per favorire il cosiddetto cabotaggio petrolifero, cioè l'alimentazione via mare di pochi centri opportunamente dislocati lungo il perimetro costiero ed il successivo trasferimento dei prodotti petroliferi ai centri di consumo con autocisterne.

Porti da pesca

L'obiettivo del Piano è quello di razionalizzare il più possibile gli spazi portuali dedicati alla pesca, separandoli per quanto possibile materialmente dagli spazi destinati ad altre attività e dotando le aree a terra delle attrezzature e dei servizi che contribuiscono a rendere la pesca più razionale e quindi più redditizia come, ad esempio, gli edifici per il deposito di reti ed attrezzi, i magazzini frigoriferi, i locali per la vendita del pescato, i dispositivi per il rifornimento del carburante. Nel Lazio sono necessari interventi in tutti i porti esistenti e in alcuni di quelli di nuova istituzione.

Nell'ambito dei porti di antica tradizione nel campo della pesca sono da ricordare quelli di Civitavecchia, Fiumicino, Anzio, Gaeta e Formia, nei quali le suddette raccomandazioni sono già state tenute in considerazione dai responsabili delle Amministrazioni locali, ma di cui occorrerà valutare in sede di approvazione dei nuovi piani regolatori la corretta applicazione.

Porti e approdi turistici

Il Piano intende separare la nautica maggiore dalla nautica minore individuando e codificando le due categorie dei porti e degli approdi, promuovendo quindi la creazione di strutture idonee ad accogliere ciascuna tipologia di nautica compatibilmente con la sicurezza delle imbarcazioni, il rispetto dell'ambiente e delle norme igienico-sanitarie. Si è cercato di favorire, specialmente per la nautica minore, l'utilizzo delle potenzialità di fiumi, fossi e canali presenti sul territorio, limitando sia l'influenza delle opere di accesso sulla dinamica dei litorali che gli oneri di manutenzione delle imboccature portuali.

4.2.7 Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio

La necessità di produrre un documento di programmazione in materia di portualità turistica e non e per conseguire lo sviluppo sostenibile degli ambienti costieri, anche in riesame del Piano del 1998, ha portato nel 2010 all'istituzione della Cabina di Regia del Mare, creata *“per il coordinamento e l'integrazione delle politiche settoriali relative alla politica marittima, oltre che per l'attuazione del programma integrato di interventi che consentono di valorizzare e salvaguardare le risorse strutturali e ambientali, di diversificare l'offerta turistica, di potenziare le attività produttive marittime”*. Essa ha, altresì, il compito di: favorire il confronto tra le parti istituzionali; raccordare gli interventi dei vari soggetti interessati ; coordinare l'iter procedurale del programma integrato degli interventi e predisporre un Programma strategico della politica marittima del Lazio.

A seguito dell'istituzione della Cabina di Regia del Mare, è emersa la necessità di redigere un documento preliminare che illustri le linee guida del nuovo Piano di Coordinamento dei Porti e delle Coste della regione Lazio. Le linee guida sono state redatte dalla regione in seguito ad una analisi approfondita della situazione attuali dei porti e delle coste del Lazio, con particolare riferimento alle seguenti aree tematiche:

- Mobilità: analisi dello stato di fatto della portualità laziale con particolare attenzione al settore della diportistica; individuazione di proposte degli scenari possibili dei nodi intermodali collegati al Piano Regionale della Mobilità;
- Urbanistica: studio del litorale e del retroterra sotto l'aspetto, urbanistico e paesaggistico per una portualità integrata e coerente col “sistema Lazio”;

- Infrastrutture: studio delle connessioni territoriali e degli impatti sulla viabilità e intermodalità del sistema portuale laziale;
- Ambiente: analisi morfologica del litorale laziale, dinamica delle correnti marine; individuazione delle aree a “rischio” nella fascia costiera;
- Turismo: studio dell’indotto; dinamica del mercato della nautica e cantieristica da diporto; concessioni demaniali marittime a scopo turistico ricreativo; Piano di utilizzazione degli arenili.

Porti e approdi turistici

Nel settore della portualità turistica, l’obiettivo è quello di costituire un sistema di porti e approdi strutturato secondo una gerarchia e una distribuzione territoriale in grado di offrire una copertura costante di servizi e funzioni di livello qualitativo. La Tabella 4.3 e la Tabella 4.4 riassumono lo scenario attuale futuro dei principali porti turistici del Lazio e lo stato dell’attività programmatoria.

Tabella 4.3: Posti barca attuali e futuri nelle grandi infrastrutturazioni (Fonte: Regione Lazio)

Comune	Società	Posti barca attuali	Lunghezza max	Posti barca futuri	Lunghezza max
Anzio	Capo d’Anzio	400		860 Darsena Nord porto vecchio; 396 Darsena Sud porto nuovo	Da 6.5m a 50m
Nettuno	Marina di Nettuno	1000	Da 8m a 40m		
Civitavecchia	Società Riva di Traiano S.p.A.	1182	Da 13,5m a 50.0m	600	Da 13,5m a 50m
Fiumicino	IP Iniziative portuali	Le attuali concessioni verranno progressivamente delocalizzate con l’avanzare della realizzazione del porto		1445	Da 8m a 60m
Formia	Ingcost/Gruppo Ranucci	Attualmente sono esistenti marinerie locali nel porto nuovo e Porticciolo di Caposele adibita a piccola pesca e da diporto		620	Da 6.5m a 50m
Roma	Porto Turistico di Roma	850	Da 8m a 60m	630	Da 12m a 70m
Gaeta	Base Nautica Flavio Gioia S.p.A.	215	60m	215	Da 12m a 60m

Tabella 4.4: Grandi infrastrutturazioni portuali polivalenti (Fonte: Regione Lazio)

Comune	Oggetto	Proponente	Stato	Attività Regione
Civitavecchia	Nuovo Piano Regolatore Portuale	Autorità Portuale di Civitavecchia	Progettazione esecutiva	Approvazione
Fiumicino	Piano Regolatore del Porto Nuovo	Autorità Portuale di Civitavecchia	Progettazione esecutiva	Approvazione
Anzio	Nuovo porto commerciale e turistico	Capo d'Anzio	Delibera n.346 del 2010 dell'approvazione dell'Accordo di Programma	Concessione demaniale
Formia	Porto commerciale e turistico	Ingcost/Gruppo Ranucci	Progettazione definitiva	Parere favorevole sul progetto preliminare

4.2.8 Masterplan dell'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta

Il 24 aprile 2013 è stato siglato il protocollo d'intesa per il completamento del piano strategico dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica, promosso dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta con la Presidenza del Consiglio dei Ministri. I sottoscrittori sono stati: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero per la Coesione Territoriale, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Ministero Beni e Attività Culturali, Regione Lazio, Provincia di Roma, Provincia di Viterbo, Comune di Roma, Comune di Viterbo, Comune di Civitavecchia, Comune di Fiumicino, Comune di Tarquinia, Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta, RFI spa, SNAM spa, ANAS, ARDIS, Fincantieri spa, Consorzio Oasi di Porto, Fondazione Portus onlus.

Nell'intesa viene riaffermato il carattere di grande rilevanza a livello nazionale e internazionale che riveste il progetto di potenziamento e sviluppo dell'hub portuale di competenza dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Oltre al richiamo ai piani regolatori portuali dei porti di Civitavecchia e Fiumicino, con l'obiettivo di realizzare tutte le opere in essi previste, dal punto di vista dei collegamenti intermodali degli elementi degli hub portuali e interportuali che costituiscono la piastra logistica, viene confermato di inserire tra le opere strategiche il completamento della superstrada Civitavecchia-Orte e viene stabilito di inserire nel programma di opere strategiche anche la realizzazione del collegamento autostradale A12-A1, di connessione tra l'aeroporto di Fiumicino, l'autostrada Roma-Civitavecchia e l'A1 tramite la bretella Fiano-San Cesareo; il nuovo collegamento viario tra il comprensorio di Fiumicino e la SS1 Aurelia; il miglioramento dei collegamenti tra il porto, la città di Fiumicino e la grande viabilità con il progetto del Ponte 2 Giugno sulla Fossa Traianea e con un people mover tra il porto e la stazione ferroviaria dell'aeroporto.

Per il porto di Civitavecchia, il piano strategico prevede, tra l'altro il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari. Per il porto di Fiumicino è prevista la realizzazione dei nuovi collegamenti stradali con Roma oltre alle complanari di penetrazione dell'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino; realizzazione del nuovo Ponte 2 Giugno; realizzazione del collegamento fluviale tra il nuovo porto commerciale e l'ex Arsenale Pontificio di Porta

Portese, con l'utilizzo della navigabilità del Tevere per il trasporto turistico dal porto a Roma.

Tutti i soggetti firmatari del protocollo d'intesa si sono impegnati, ciascuno per le proprie competenze istituzionali e per i propri ambiti di intervento, a favorire la realizzazione degli obiettivi e delle opere oggetto dell'accordo. In particolare, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha invitato tutte le amministrazioni competenti ad attivare le procedure di legge atte a un celere esame da parte del CIPE per la valutazione e approvazione del Piano Economico presentato dall'Autorità Portuale, sollecitando nel contempo tutte le amministrazioni centrali e locali, ciascuna per le proprie competenze, ad attivare gli strumenti attuativi delle richieste presentate dall'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, attesi gli sforzi e gli impegni già assunti dalle parti private e dalla stessa Autorità Portuale.

La Regione Lazio "concorda sulle opere presentate dall'Autorità Portuale, sulla loro localizzazione e sul loro inserimento nel Programma delle Opere Strategiche atteso il valore sociale ed economico di sviluppo per l'intero territorio regionale. Si impegna ad accelerare tutti i processi autorizzativi delle opere e in particolare quelle relative ai dragaggi, alle eventuali necessità di sversamento a mare di materiali provenienti dai dragaggi, alle procedure di valutazione di impatto ambientale di propria competenza e anche attraverso l'ARDIS a favorire tutte le procedure atte alla realizzazione del collegamento fluviale proposto dalla foce del Fiume Tevere all'ex Arsenale Pontificio di Porta Portese. Si impegna altresì a favorire la realizzazione del Parco Archeologico nella zona della Frasca di Civitavecchia e del Polo Turistico Termale e di quello Fieristico Museale e a favorire la conclusione delle procedure relativamente ai collegamenti stradali e ferroviari Civitavecchia-Orte, Fiumicino Porto – Aurelia e Fiumicino Porto – Aeroporto – Autostrada A1 (Bretella Fiano-San Cesareo).

L'Autorità Portuale nel novembre 2012 ha presentato il masterplan che, in linea con il POT 2011-2013 descrive al 2015 le opere programmate, quindi recepite nel protocollo di cui sopra. L'elenco delle opere, limitatamente al porto di Civitavecchia è riportato nella Tabella seguente.

Tabella 4.5 Elenco delle opere del Porto di Civitavecchia

Sito	Intervento	Importo	Stato
Porto Storico	Attracchi e pontili per mega yacht	€ 10.800.000,00	Programmato
	Demolizione sili e realizzazione opere waterfront	€ 35.600.000,00	In corso
	Rifacimento arsenale Bernini		In progettazione
Terminal Crociere Antemurale	Allargamento antemurale	€ 35.000.000,00	In corso
Terminal Crociere Banchina 18	Utilizzo banchina 18	€ 2.500.000,00	Programmato
Porto Commerciale	Potenziamento terminal contenitori		In progettazione
Autostrade del Mare	I Lotto opere strategiche	€ 74.000.000,00	Programmato
Opere di edilizia demaniale e di servizio	Opere a servizio delle nuova darsena	€ 83.000.000,00	Programmato
Terminal Traghetti	Piazzali di servizio	€ 70.000.000,00	Programmato
Mitigazione ambientale	Interventi di mitigazione ambientale e opere di compensazione	€ 20.285.000,00	Programmato
Il Lotto Opere strategiche	Apertura bocca a SUD del porto, collegamenti, banchine	€ 25.000.000,00	Progettato
Darsena energetica grandi masse I stralcio	Diga foranea e banchine	€ 120.000.000,00	Programmato
Riqualificazione sede Autorità Portuale	Aree di pertinenza e sede	€ 2.000.000,00	In corso
Collegamenti intermodali	Nuova viabilità di ingresso a Nord	€ 18.000.000,00	Programmato
Rampe di collegamento	Braccianese	€ 8.093.782,43	Programmato
Interporto	Binario di collegamento con l'Interporto ICPL	€ 3.300.000,00	Progettato
	TOTALE	€ 707.578.782,43	

4.2.9 Programma di sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Fiumicino (ADR)

Lo sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto di "Fiumicino Leonardo da Vinci" fa parte del Contratto di Programma 2012-2021 siglato tra Enac – AdR Aeroporti di Roma.

Lo sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino rappresenta uno degli obiettivi più importanti per la crescita della competitività delle imprese del Lazio e dell'intero Paese. La complessità dell'intervento non si esaurisce nell'ambito del sedime aeroportuale ma interessa direttamente il territorio tutto ed in particolare il sistema infrastrutturale e i servizi per la mobilità del quadrante ovest della Capitale.

L'attenzione che AdR sta riversando sullo scalo di Fiumicino passa attraverso un robusto piano di interventi che inizialmente deve compensare i gap infrastrutturali di capacità airside (piste e piazzali) e contemporaneamente quelli dovuti alle aerostazioni, alla qualità e

comfort, alla viabilità e ai parcheggi. Nel breve - medio termine al 2021 AdR investirà non solo per il completamento delle infrastrutture nell'attuale perimetro aeroportuale, ma anche in piani, studi, progetti per potenziare le infrastrutture nel sedime a nord, nelle aree da sempre destinate all'espansione dello scalo.

Allo stato attuale l'aeroporto ha una capacità pari a 37,5 milioni di passeggeri.

Gli interventi previsti sono inseriti in due orizzonti temporali, di seguito riportati.

Orizzonte di breve – medio periodo al 2026(capacità 40 milioni di passeggeri):

- **Progetto di Completamento di Fiumicino Sud** che comprende interventi relativi alle infrastrutture di volo, ai terminal e ai parcheggi con l'obiettivo di adeguare la capacità del sistema airside alle previsioni di crescita del traffico e dei passeggeri.

Nel progetto, raffigurato in Figura 4.1 è compreso l'ampliamento della Cargo City (aumento della superficie pari a 116.000 mq), la realizzazione del terminal T4 e delle nuove aree di imbarco, e la realizzazione del people mover.



Figura 4.1 Progetto di completamento di Fiumicino Sud

Orizzonte di breve – medio periodo al 2044 (capacità 90 milioni di passeggeri):

- **Progetto Roma Intermodale** che prevede il miglioramento dell'accessibilità attraverso il potenziamento della rete ferroviaria, della rete viaria e dell'intermodalità.

Gli interventi individuati per garantire una adeguata accessibilità allo scalo in relazione allo sviluppo del traffico sono i seguenti:

- completamento delle complanari all'asse Roma Fiumicino in entrambi i sensi di marcia per collegare il GRA con Fiumicino paese e servire tutte le iniziative

immobiliari del Quadrante Ovest, evitando così commistioni della mobilità con il traffico O/D Aeroportuale;

- potenziamento del tratto GRA – EUR dell’autostrada Roma Fiumicino;
- realizzazione di un bypass parallelo al GRA dalla Roma Civitavecchia alla SS 148 Pontina, che alleggerisca il traffico sulla Roma Fiumicino e sul congestionato tratto del GRA che va dallo svincolo con la Roma Fiumicino a quello con la SS 148;
- realizzazione bretella A1 – Tor de Cenci (SS148 Pontina) ;
- realizzazione di uno svincolo dalla Cargo City verso l’autostrada per consentire il collegamento diretto tra l’area Cargo e l’autostrada Roma Fiumicino;
- il potenziamento di Via della Scafa per migliorare l’accesso da Sud.
- la nuova SS148 Pontina.

Per quanto riguarda invece l’accessibilità su ferro, i principali interventi da prevedere, finalizzati allo sviluppo dell’accessibilità su ferro sono:

- corridoio Metropolitano Roma Lido – Aeroporto: il potenziamento e la trasformazione in metropolitana di superficie della Roma Lido, linea ferroviaria che svolge un ruolo strategico nel quadro del sistema di trasporto integrato adeguato a soddisfare la domanda di trasporto da e per l’aeroporto dalle aree situate a sud della città e dalla costa;
 - bretelle ferroviarie FR5 – Linea Maccarese – Ponte Galeria – FR1 Direz. Aeroporto, che consentono l’accesso alle attuali infrastrutture aeroportuali anche da nord mediante la linea FR5, raccogliendo il bacino d’utenza nord ovest di Roma;
 - incremento della frequenza del servizio ferroviario Roma – Aeroporto;
 - corridoio provinciale C5 P. Leonardo – Fiumicino: una nuova infrastruttura viaria esclusivamente dedicata al trasporto pubblico su gomma che collega Fiumicino con la stazione di Parco Leonardo.
 - chiusura della Gronda Nord e Sud di Roma.
- **Progetto Fiumicino Nord** che prevede il completamento del nuovo masterplan con l’ampliamento dell’area di sedime dell’aeroporto, nuovi sistemi airside e landside.

4.2.10 Principali Investimenti ed Evoluzione del Modello di esercizio di RFI nella Regione Lazio

A partire dall’anno 2012, i principali obiettivi del Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti sulla Regione Lazio sono concentrati sul completamento delle opere già in corso e l’avvio di opere prioritarie nell’ambito dei progetti di investimento finalizzati all’ammodernamento e lo sviluppo dell’infrastruttura laziale.

Le principali opere in corso (orizzonte temporale di breve – medio periodo) sono di seguito riportate:

- **Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma:** prevede una serie di interventi finalizzati al rinnovo tecnologico degli impianti del Nodo con contestuale aumento di produttività ed efficientamento nella gestione della circolazione. E' in corso lo sviluppo della Progettazione Preliminare degli interventi per un costo complessivo delle opere è pari a 176 Mln EUR e l'ultimazione dei lavori è prevista entro il 2016. Gli interventi previsti sono:
 - Nuovo Posto centrale per il governo della circolazione, ubicato nell'ambito dei locali presenti vicino la sala AV di Roma Termini;
 - SCC di nodo comprendente la gestione di apparati multistazione per le tratte Roma Tiburtina – Orte, Roma Casilina – Campoleone – Nettuno; Ciampino – Colferro e linee dei Castelli;
 - Distanziamento con sezioni corte tra Roma Tiburtina e Roma Ostiense;
 - Interventi di velocizzazione.
- Completamento del Nuovo PRG della Stazione Tiburtina previsto per dicembre 2013;
- **Nodo di interscambio del Pigneto (prima fase):** consiste nella realizzazione di due nuove fermate sulla linea Fara Sabina – Fiumicino A. (FR1) e sulla linea Roma Castelli / Cassino (FR4-FR6) in prossimità della fermata della costruenda Metro C . Il progetto prevede la predisposizione per la realizzazione di una fermata anche sulla linea “indipendente” in modo da consentire l'utilizzo anche per eventuali servizi delle direttrici Formia e Cassino. ' in fase di completamento la progettazione definitiva egli interventi ferroviari. Allo stato attuale è in fase di completamento la progettazione definitiva egli interventi ferroviari. Il costo dell'opera è di circa 22 milioni di euro. L'attivazione della prima fase funzionale dell'intervento, che prevede la realizzazione delle opere ferroviarie sulla linea FR1, è pianificata nel 2015;
- **Linea Roma - Pescara: raddoppio Lunghezza – Guidonia:** Il progetto costituisce la prosecuzione del raddoppio già attivato tra Prenestina e Lunghezza e si estende dal km 15+286, situato dopo il superamento del fiume Aniene, fino alla nuova stazione di Guidonia Colle Fiorito, situata ca. 900 m prima della vecchia stazione di Guidonia, che sarà soppressa. Il raddoppio, dell'estesa complessiva di circa 10 km, è previsto in sostanziale affiancamento al binario esistente, ad esclusione di un breve tratto in variante in corrispondenza della nuova fermata di Bagni di Tivoli. La tratta, elettrificata, sarà dotata di distanziamento automatico dei treni e Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT). Allo stato attuale Sono state affidate le prestazioni di appalto integrato per la realizzazione delle opere civili con un costo complessivo dell'opera pari a 150 milioni di euro. L'attivazione delle opere è prevista per ottobre 2014.

Per quanto concerne gli interventi sul trasporto pubblico locale, già descritti nel paragrafo 4.1.4, entro il 2015 RFI porterà a termine degli interventi di potenziamento nel nodo che consentiranno di incrementare la capacità (fino a 10 tr/h nel passante Ostiense – Tiburtina) e di realizzare nuovi servizi (attestamento a Tiburtina del servizio FR3 e dei servizi dalle direttrici Formia e Cassino).

Le principali opere in corso (orizzonte temporale di breve – medio periodo) sono di seguito riportate:

- **Potenziamento del collegamento Roma Termini/Fara Sabina - Aeroporto Leonardo da Vinci.** L'esigenza del potenziamento del collegamento con l'aeroporto Leonardo da Vinci è connessa al previsto sviluppo dell'aeroporto con la nuova pista e la nuova aerostazione nell'area nord e alla crescita stimata del traffico;
- **Completamento Cintura Nord** (prevalentemente per le merci) dal bivio nord di Smistamento a Ponte Galeria, per un costo stimato in 545 milioni di euro;
- **Completamento Cintura Sud** (prevalentemente per le merci) da Ponte Galeria ad oltre Campoleone, per un costo stimato in 847 milioni di euro;
- **Raddoppio della tratta Cesano – Bracciano:** è la prosecuzione del raddoppio già realizzato tra Roma e Cesano e si inquadra nell'ambito degli interventi finalizzati al potenziamento e allo sviluppo del trasporto ferroviario nella Regione Lazio; il progetto prevede il raddoppio, in affiancamento al binario esistente, per 16 km, tra la stazione di Bracciano e la stazione di Cesano, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione di un sistema di distanziamento con blocco automatico (BA). Allo stato attuale è in via di completamento la progettazione preliminare degli interventi con un costo di 244 milioni di euro.

4.2.11 Principali interventi ANAS sulla viabilità del Lazio

Il 4 marzo 2008 è stata costituita la società mista tra Anas e Regione Lazio "Autostrade del Lazio S.p.A.". La società è nata con un capitale sociale di 2,2 milioni di euro sottoscritto in misura paritetica da Anas e Regione Lazio.

Autostrade del Lazio S.p.A ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la procedura di evidenza pubblica per l'affidamento della concessione nonché l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione del progetto integrato Corridoio intermodale Roma - Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone, così come previsto dall'Accordo di Programma siglato l'8 novembre 2006 dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Lazio e dall'Anas, in attuazione della legge della Regione Lazio 21 dicembre 2007, n. 22, e con riferimento alla Legge Finanziaria 2008.

Il Corridoio Intermodale Roma – Latina è diviso nei seguenti tratti autostradali:

- Tratto Roma “A12” – Roma “Tor de' Cenci” – Estesa 16 km
- Tratto Roma “Tor de' Cenci” – Latina “Borgo Piave” - Estesa 52,3 km.

La bretella autostradale Cisterna – Valmontone ha un estensione di circa 35 Km, si innesta sull'asse Roma - Latina in località “Campoverde” (Aprilia) e termina sull'Autostrada A1 Roma - Napoli mediante uno svincolo di interconnessione autostradale in corrispondenza di Labico.

Allo stato attuale la realizzazione della tratta A12 – Tor de Cenci del Corridoio cosiddetto Intermodale ha un ricorso al TAR, mentre contemporaneamente Autostrade del Lazio S.p.A., con nota Prot. ADL-184-P del 10 aprile 2014 ha inviato la lettera d'invito ai concorrenti pre-qualificati ed il termine per la presentazione delle offerte è fissato per il 16 settembre 2014.

4.3 Strumenti di pianificazione provinciale

4.3.1 Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Roma

Il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) è stato approvato dal Consiglio Provinciale in data 18.01.2010 con Delibera n.1 e pubblicato sul supplemento ordinario n.45 al "Bollettino Ufficiale della Regione Lazio" n.9 del 6 marzo 2010.

L'obiettivo generale perseguito dal PTPG della Provincia di Roma è "Costruire il territorio dell'area metropolitana". Questo vuol dire:

- organizzare il funzionamento metropolitano del territorio provinciale, inteso come "sistema integrato" costituito da componenti insediative e funzionali diverse per peso, risorse e specializzazione, connesse tra loro da relazioni efficienti e dinamiche di tipo reticolare;
- comporre la dialettica tra Regione, Provincia, sistemi locali e Roma, in termini di integrazione nella diversità di ruoli e risorse;
- porre natura e storia come componenti-valore (cioè invarianti caratterizzanti l'identità del territorio provinciale) e come condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni;
- promuovere la cittadinanza metropolitana, cioè il senso di appartenenza ad istituzioni e obiettivi di interesse comune, in una dimensione sovra-locale.

Relativamente al "Sistema della mobilità: reti e servizi di trasporto" gli obiettivi che il PTPG propone per il sistema della mobilità sono i seguenti:

- migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande Rete viaria e ferroviaria per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale (aeroporti, porti, centri intermodali, stazioni del trasporto a lunga percorrenza, caselli autostradali e nodi della grande viabilità).
- migliorare l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, privilegiando le esigenze di incremento delle relazioni metropolitane, unificanti la provincia.

Altri obiettivi riguardano

- il miglioramento dell'efficienza ed il livello competitivo del trasporto collettivo;
- il miglioramento della sicurezza;
- la sostenibilità ambientale delle reti;
- il contenimento della crescita della mobilità individuale;
- il miglioramento dell'efficienza economica del trasporto collettivo e della sua sostenibilità sociale.

Il PTPG individua alcune specifiche strategie provinciali di pianificazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto che prevedono:

- l'individuazione e il potenziamento della rete e dei servizi ferroviari di livello regionale (SFR) e quella dei servizi di livello metropolitano (SFM);

- la creazione di una rete provinciale del trasporto collettivo in sede propria (Corridoi del trasporto pubblico CTP), nei territori carenti di rete del ferro ed integrata con questa e dotata di misure di priorità rispetto al traffico privato (corsie riservate), al fine di migliorare le prestazioni in termini di affidabilità, costo, velocità commerciale e capillarità dell'offerta di trasporto pubblico;
- la creazione, nella rete del ferro, di un sistema di “nodi di scambio di livello regionale e provinciale”, dotati di idonee attrezzature per lo scambio intermodale;
- la maggiore specializzazione funzionale della rete viaria in rapporto ai livelli di mobilità (nazionale-regionale, metropolitano-interbacinale, bacinale) e conseguente adeguamento tecnico e prestazionale differenziato;
- il riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico delle reti della mobilità rafforzando le connessioni viarie di tipo trasversale e tangenziale fra i Sistemi e Subsistemi locali, aperte verso le province contigue;
- una maggiore integrazione fra le politiche urbanistiche e le politiche della mobilità nella pianificazione dell'uso del suolo basata sui principi della mobilità sostenibile.

Vengono di seguito descritte le “Direttive strutturali del Sistema della Mobilità”, conseguenti alla selezione degli obiettivi, in relazione alla Grande Rete ed alla Rete di base della provincia metropolitana.

Nello schema si individuano in senso longitudinale due corridoi plurimodali nord-sud, ferroviari e autostradali, che corrono rispettivamente lungo la dorsale appenninica e lungo la costa tirrenica e i collegamenti trasversali per le relazioni interprovinciali e regionali est-ovest (vedi Figura 4.2; Figura 4.3).

Infrastrutture ferroviarie

La rete ferroviaria che interessa il territorio provinciale è attestata sul nodo di Roma. Tale rete è composta dalle più importanti direttrici del traffico ferroviario nazionale, nonché da linee di interesse interregionale e regionale.

Le direttrici del traffico ferroviario nazionale, definite dal Piano Generale dei Trasporti e confermate dall'UE anche come corridoi di interesse europeo sono:

- il corridoio Dorsale (Roma-Firenze) che si sviluppa entro il territorio della Regione Lazio per circa 90 km ed è costituito dalla linea AV/AC e dalla linea storica Roma-Firenze via Chiusi che ad Orte si dirama in direzione di Terni-Ancona;
- il corridoio Tirrenico (Pisa-Roma-Napoli) che si sviluppa nel territorio regionale 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 (attualmente non in esercizio).
- la linea AV/AC Roma-Napoli, entrata in esercizio nel dicembre 2005.

Le due linee di interesse interregionale sono:

- Roma–Napoli che si sviluppa nel territorio regionale per circa 140 km e che si dirama da Ciampino verso i Castelli e da Roccasecca verso Avezzano;
- Roma-Pescara che si sviluppa per circa 104 km quasi interamente a binario unico.

I servizi ferroviari regionali sono organizzati in otto linee di trasporto, denominate Fr. Le Fr sono gestite da Trenitalia con un Contratto di Servizio parzialmente finanziato dalla Regione

Lazio e (Fr1 - Orte-Fara Sabina-Roma Tiburtina-Fiumicino Aeroporto; Fr2 - Roma-Tivoli; Fr3 - Roma-Viterbo; Fr4 - Roma-Albano; Fr4 - Roma-Frascati; Fr4 - Roma-Velletri; Fr5 - Roma-Civitavecchia; Fr6 - Roma-Frosinone-Cassino; Fr7 - Roma-Formia-Minturno; Fr8 - Roma-Campoleone-Nettuno).

Il sistema di trasporto ferroviario regionale è costituito, inoltre, dalle ferrovie ex concesse gestite da Met.Ro. con un Contratto di Servizio, che sono la Roma-Lido di Ostia, la Roma-Pantano Borghese-San Cesareo e la Roma-Viterbo.

Infine, è presente la linea Leonardo Express che collega, senza fermate intermedie, l'aeroporto di Fiumicino a Roma Termini.

I servizi ferroviari merci che interessano il nodo di Roma si sviluppano, attualmente, su percorsi passanti lungo le direttrici Napoli-Firenze e Napoli-Civitavecchia e vanno ad interessare la stazione Casilina. Si tratta, quasi totalmente, di un traffico merci nord-sud in transito. La risoluzione di tale problema, per il quale è stata avviato un apposito programma di interventi (nuova “Gronda merci ovest”, raddoppio del centro merci di S. Palomba, nuovi interporti di Fiumicino e Civitavecchia, nuove piattaforme logistiche di Roma, centro merci FS nell’area di Poggio Mirteto), oltre a spostare sul ferro una quota di domanda riguardante il transito e la distribuzione locale delle merci, potrà consentire un rilevante miglioramento della capacità e frequenza del trasporto regionale e metropolitano passeggeri, permettendo tra l’altro l’introduzione di un vero Orario Cadenzato e Coordinato.

Nell’ambito del corridoio tirrenico, al fine di realizzare una continuità fra la tratta nord e quella sud (e quindi un by-pass ovest del nodo di Roma), è tuttora in corso di approvazione da parte del CIPE il progetto della nuova linea ferroviaria “cintura sud” fra Campoleone, Pomezia-S.Palomba e Ponte Galeria, di competenza di RFI SpA, facente parte, a livello regionale, anche del cosiddetto “Corridoio plurimodale Roma-Latina”, in coordinamento con il progetto di potenziamento autostradale della via Pontina.

E’ stato elaborato da parte della Regione Lazio lo studio di fattibilità di un collegamento ferroviario Civitavecchia-Orte e quella della nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti. Il progetto preliminare della linea Passo Corese-Rieti è stato approvato dal CIPE con delibera 124/2003, mentre il progetto definitivo della tratta funzionale Passo Corese-Osteria Nuova è stato approvato con delibera CIPE 105/2006.

Altra esigenza è l’adeguamento infrastrutturale della linea Roma-Pescara, il cui studio di fattibilità è stato avviato dal CIPE, in quanto ritenuto di interesse europeo per i collegamenti con l’Europa balcanica, e per il quale va perseguito l’obiettivo di una progressiva velocizzazione dell’infrastruttura, almeno nel tratto compreso nella Provincia di Roma fra Guidonia e Mandela.

Il PTPG, inoltre, conferma la necessità degli interventi di seguito descritti.

- Il completamento delle linee di penetrazione dedicate ai servizi di lunga percorrenza, veloci e tradizionali, integrate fra loro e con il sistema FM/Fr, in importanti punti di interconnessione centrali (stazioni di Tiburtina, Ostiense e Termini), e in ulteriori nodi decentrati da individuare in una prospettiva di medio-lungo periodo che il PTPG intende sviluppare.
- La realizzazione di infrastrutture dedicate alle merci, integrate funzionalmente con il sistema degli interporti e delle piattaforme logistiche, ed opportunamente posizionate rispetto al territorio provinciale e alla città centrale. Il PTPG sostiene la localizzazione

del nuovo Centro intermodale FS a Montelibretti, conferma la previsione degli interporti di S. Palomba e Civitavecchia, delle piattaforme logistiche dal nuovo PRG di Roma e di quelle di Colleferro e Fiumicino.

- Il rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie di collegamento dei maggiori poli terziario-direzionali, produttivi e turistici con il sistema aeroportuale principale (Fiumicino e Ciampino), e con quello di secondo livello (Guidonia, Pratica di Mare) anche in relazione ad azioni di decentramento di particolari tipologie di traffico aereo e con il sistema portuale (Gaeta-Formia, Anzio, Fiumicino e Civitavecchia).
- La creazione di una fascia di salvaguardia di un possibile tracciato ferroviario di by-pass ad est di Roma della linea AV/AC (a suo tempo battezzata Bretella est). A tal riguardo il PTPG individua solo l'esigenza di evitare che futuri sviluppi urbanistici possano precludere tale possibilità, ancorché essa fino ad oggi non sia stata presa in considerazione nel disegno del nodo di Roma ed appartenga quindi a eventuali scenari oltre il 2015, destinata esclusivamente al traffico merci nord-sud che interessa la dorsale appenninica.

Infrastrutture stradali

Il sistema viario esistente nel territorio della Provincia di Roma è stato articolato in tre livelli: la "Rete Primaria Nazionale", costituita dal Sistema autostradale e dalle direttrici primarie di interesse nazionale, le direttrici primarie e altre direttrici di interesse regionale e la rete di interesse provinciale.

Il sistema autostradale nel territorio provinciale è composto da cinque infrastrutture il cui sviluppo complessivo è di circa 340 km (Autostrada A1, Autostrada A24, Autostrada A12, Autostrada Roma-Fiumicino, Grande Raccordo Anulare di Roma). L'assetto del sistema rispetto alla Provincia di Roma appare asimmetrico sia dal punto di vista della dotazione che del ruolo funzionale. Il sistema autostradale è composto dalle infrastrutture di seguito descritte.

Le strade d'interesse nazionale sono rappresentate dalla SS1 Aurelia da Civitavecchia al confine nord della Regione Lazio, realizza il collegamento con la fascia litoranea della provincia di Viterbo e della Toscana. La SS148 Pontina, dal confine provinciale sud fra Roma e Latina al GRA.

La rete viaria di interesse regionale è rappresentata da strade che, pur conservando il nome di strade statali, sono ormai "regionalizzate" ovvero trasferite dalla competenza ANAS a quella della Regione Lazio (Decreto 21/2/2000) e prese in cura dall'ASTRAL SpA - Azienda Strade Lazio, con compiti di manutenzione e progettazione. Solo la SS1 Aurelia, la SS4 Salaria e la SS7 Appia sono rimaste in gestione Anas, in quanto ritenute anche strade di collegamento interregionale. La rete delle direttrici primarie di interesse regionale è costituita dal sistema dei collegamenti longitudinali, parallelo al sistema autostradale, di interesse strategico per la Regione Lazio. Tali direttrici fanno sistema anche con le trasversali esterne al territorio provinciale come la Dorsale appenninica (Terni-Rieti-Avezzano-Sora-Atina-Isernia), la Trasversale nord (Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni), le trasversali sud (Atina-Cassino Formia-Gaeta, Sora-Frosinone e Sora-Ceprano-Fondi).

La SS3 Flaminia, dal confine provinciale nord (Viterbo) al GRA, corre parallela all'autostrada A1 e serve la fascia del territorio provinciale a destra del corso del Tevere nei collegamenti con Roma e con Civita Castellana, Viterbo e Orte. La SS5 Tiburtina, dal confine regionale (Abruzzo) e provinciale orientale (L'Aquila), costituisce l'asse da cui si

diramano diverse trasversali di interesse provinciale a servizio del territorio dei monti Lucretili e Prenestini e del sublacense. La SS6 Casilina, dal confine provinciale sud (Frosinone), corre parallela all'autostrada A1 con cui ha contatto in tre punti (Colleferro, Valmontone e S.Cesareo). Nei collegamenti con Roma e con la valle del Sacco, serve la fascia del territorio provinciale compreso fra il versante meridionale dei monti Prenestini e quello settentrionale dei Castelli romani e dei monti Lepini, grazie anche ad una fitta rete di strade provinciali trasversali. La SS7 Appia, nei collegamenti con Roma e con il territorio Pontino, costituisce l'asse mediano portante del territorio provinciale compreso fra la A1 e la SS148 Pontina, ed in particolare del versante meridionale dei Castelli Romani, da cui si dirama una fitta rete di trasversali provinciali. La SS493 "Claudia-Braccianese", affidata alla competenza della Provincia dal confine provinciale settentrionale (Viterbo) alla confluenza sulla via Cassia (la Storta), nei collegamenti con Roma e con la provincia di Viterbo, serve il territorio provinciale dei monti Sabatini posto attorno al lago di Bracciano e costituisce l'asse di confluenza della viabilità circumlacuale e delle trasversali di collegamento con il litorale.

Altre direttrici regionali sono rappresentate dalla SS2 Cassia e dalla SS2 bis Cassia-Veientana (Cassia bis) che, dal confine settentrionale provinciale (Viterbo) al GRA nei collegamenti con Roma e con Viterbo, servono la fascia di territorio provinciale intermedia fra la Braccianese e la Flaminia (Campagnano, Cesano, Formello). La SS4 Salaria, infine, dal confine settentrionale provinciale (Rieti) al GRA, corre parallela alla A1 con cui ha un punto di contatto nel nodo di Fiano mentre nei collegamenti con Roma e con il territorio Sabino verso Rieti serve la fascia di territorio provinciale posta sulla riva sinistra del Tevere.

La rete stradale d'interesse interprovinciale è rappresentata da cinque strade la SS155 di Fiuggi, la SS207 Nettunense, la SS411 Sublacense, la SS600 Ariana e la SS609 Carpinetana.

Relativamente ai collegamenti longitudinali, ad est, il collegamento è costituito dall'autostrada A1 Firenze-Roma-Napoli, con la terza corsia in corso di completamento ed il progetto di apertura di un nuovo casello in corrispondenza dell'area di Guidonia.

Ad ovest, il collegamento è rappresentato a nord dall'autostrada A12 Roma-Civitavecchia, che prosegue verso la Toscana con l'adeguamento della via Aurelia, e a sud dal progetto di adeguamento e messa in sicurezza della via Pontina.

La interconnessione tra la A12 e la via Pontina, attualmente ancora in discussione a causa dell'elevato impatto ambientale dell'infrastruttura, potenzierebbe la continuità longitudinale tra nord e sud. Attualmente, infatti tale continuità è assicurata dal GRA con importanti ripercussioni sul complesso di attrezzature per la logistica ed il terziario che si sta consolidando nel polo di Roma sud-ovest/Fiumicino (Aeroporto, Porto, Cargo City, Interporto, Fiera di Roma, Commerc City, nuova centralità di Acilia, poli direzionali etc.). Tale connessione consentirebbe, inoltre, di by-passare il tratto sud del GRA di Roma, ad oggi fortemente congestionato.

L'incertezza nella individuazione del tracciato di attraversamento stradale della valle del Tevere, in relazione alle problematiche di impatto ambientale, e nel posizionamento degli svincoli con le strade esistenti, non consente di dare per definito il disegno di questo by-pass. In alternativa al tracciato individuato nel progetto preliminare va verificata, in sede progettuale, la fattibilità di un potenziamento del corrispondente tratto del GRA fra gli innesti della Pontina e dell'autostrada per Fiumicino.

In particolare, tale progetto, inserito nel I Programma delle Opere Strategiche (Legge Obiettivo) è stato approvato con Delibera Cipe n. 51 del 02/08/2013 - Programma delle infrastrutture strategiche. Completamento corridoio tirrenico meridionale. Reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio, approvazione progetto definitivo e parere sullo schema di convenzione

La medesima delibera comprende il progetto di tipo autostradale tra Cisterna e Valmontone. Tale asse assicurerebbe il collegamento trasversale tra l'autostrada A1 e la Pontina e, qualora fosse realizzata anche la connessione tra la A12 e la via Pontina, rappresenterebbe il collegamento tra il corridoio longitudinale est e quello ovest, richiudendo la grande maglia di livello nazionale e regionale.

A nord di Roma, in coerenza con le previsioni del QRT Lazio ed del PTPG della Provincia di Viterbo, il PTPG di Roma conferma la necessità di completare la superstrada nel tratto Viterbo-Civitavecchia come unico grande collegamento trasversale possibile a nord di Roma fra il litorale tirrenico, l'autostrada A1 e la predetta Dorsale appenninica in direzione di Orte e Terni.

Al fine di migliorare le connessioni trasversali fra l'area costiera nord di Roma e la parte nord-orientale della provincia (valle del Tevere e Sabina), il PTPG individua come elemento della grande rete, nel tratto in uscita dalla Provincia, il completamento a quattro corsie della SS2 fino ad Orte-Civitavecchia. La delibera 11/2005 del CIPE ha approvato il progetto preliminare del tratto compreso tra il km 41+300 e il km 74+400.

Il Grande Raccordo Anulare (GRA) si presenta oggi con una situazione di grande problematicità in quanto attualmente risolve la mobilità di livello locale, quella di media distanza e quella di lunga distanza di collegamento autostradale. La sovrapposizione dei tre livelli di domanda produce attualmente una forte condizione di congestione, unitamente all'abbassamento della velocità di percorrenza, causata anche dal gran numero di caselli presenti.

Gli interventi proposti dal PTPG per il miglioramento del GRA, alcuni dei quali sono già cantierati, sono i seguenti:

- cambiare le intersezioni del GRA utilizzando nuove tipologie ad elevata capacità e sicurezza;
- proseguire le radiali verso l'interno, variandone gradualmente le caratteristiche ad ogni intersezione con le tangenziali interne;
- spostare le connessioni tra le radiali urbane minori dall'interno alla viabilità esterna prossima al GRA;
- realizzare e/o potenziare le tangenziali interne ed esterne per i traffici urbani.

Infrastrutture puntuali

Le azioni che il PTPG individua nell'ambito del trasporto marittimo per migliorare i flussi di traffico sono le seguenti:

- ridistribuire le risorse nei singoli scali portuali per favorire il trasporto marittimo e l'ampliamento dei traffici;
- migliorare l'accessibilità, l'offerta e la specializzazione di ciascun porto;
- prevedere adeguati spazi retroportuali per attività logistiche e di produzione.

Nell'ambito del trasporto aereo, il PTPG mira a definire un quadro di riferimento organico per la costituzione di un "sistema per l'aeroportualità minore regionale" del Lazio, destinato al traffico sia interno che interregionale, di aviazione generale e di servizi, che integri e completi la struttura dell'aeroporto di Fiumicino e di Aeroporti di Roma-AdR. Il Piano deve, inoltre, prevedere un miglioramento dell'accessibilità via ferro all'aeroporto di Fiumicino, a cargo City e all'aeroporto di Ciampino.

Le scelte di pianificazione dell'uso del suolo devono essere indirizzate in modo da ridurre l'impatto ambientale degli aeroporti.

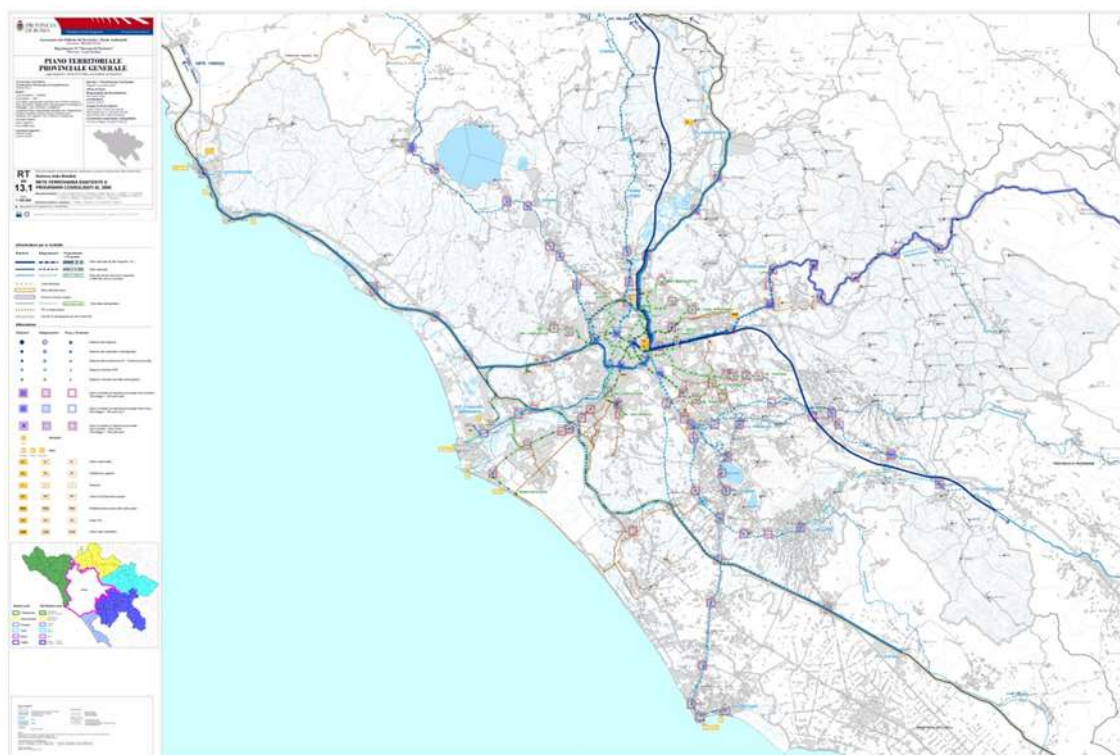


Figura 4.2 PTPG della Provincia di Roma - Rete ferroviaria attuale e prevista

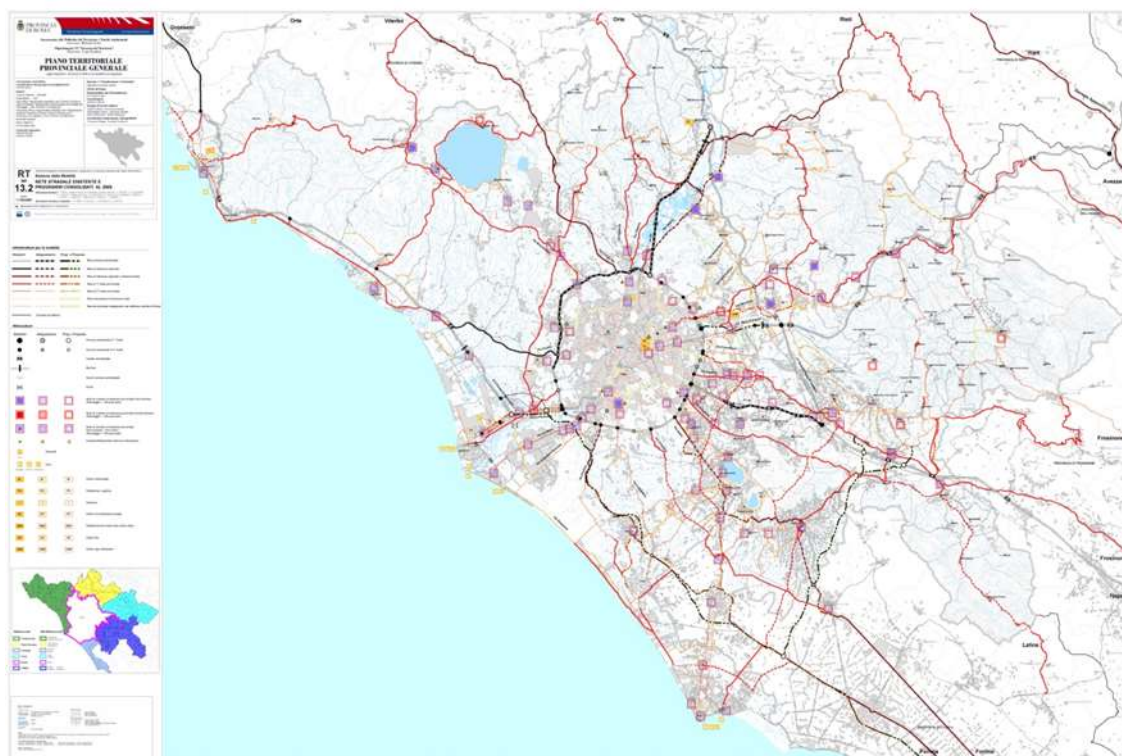


Figura 4.3 PTPG della Provincia di Roma - Rete stradale attuale e prevista

4.3.2 Piano di Bacino della Provincia di Roma

Il piano di bacino dei passeggeri redatto con la collaborazione del Prof. Filippi dell'Università la Sapienza di Roma è stato approvato nel novembre del 2007 da Consiglio Provinciale con deliberazione n.215. Il riferimento normativo nella stesura del Piano di Bacino è stato la L.R. del Lazio n. 30 del 1998 così come modificata dalla L.R. n. 16 del 2003 con la quale sono state attribuite alle Province le competenze relative all'adozione dei Piani di Bacino al fine di assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale.

Il Piano di Bacino, nell'ottica di una mobilità sostenibile, è lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica provinciale nel comparto dei trasporti teso a delineare: (a) l'assetto delle reti delle infrastrutture di trasporto di interesse provinciale, recependo le indicazioni e le previsioni della Regione Lazio; (b) l'assetto dei servizi di trasporto pubblico di interesse provinciale, in modo integrato con una struttura per bacini; (c) il coordinamento delle diverse modalità di trasporto nel territorio.

Il Piano di Bacino analizza la domanda e l'offerta di mobilità, lo stato delle infrastrutture, l'assetto socio-economico e territoriale. Inoltre, individua le unità di rete, la rete ed il livello dei servizi minimi provinciali. Il PdB prevede misure atte a favorire l'integrazione tra i modi di trasporto ed eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni dei vettori. Individua gli interventi infrastrutturali per le esigenze del TPL.

La politica dei trasporti riguarda quattro grandi temi, ognuno con determinati obiettivi, riportati di seguito.

Sistema dei trasporti	Migliorare l'efficienza e la qualità
	Migliorare la sicurezza
	Migliorare l'accessibilità
Sostenibilità ambientale	Ridurre gli impatti negativi (inquinamento, danni, ecc.)
Sostenibilità economica	Migliorare l'efficienza economica dei trasporti
	Produrre impatti positivi sull'economia
Sostenibilità sociale	Conseguire una distribuzione equa degli impatti

Gli interventi previsti dal PdB della Provincia di Roma sono i seguenti:

- Potenziamento della rete ferroviaria;
- Realizzazione di corridoi del trasporto pubblico;
- Potenziamento dei servizi di trasporto pubblico,
- Potenziamento delle stazioni;
- Servizi per aree a domanda debole;
- Il Piano della Mobilità delle Persone Diversamente Abili;
- Informazione all'utenza;
- Monitoraggio dei Servizi

Per quel che riguarda il potenziamento della rete su ferro il PdB ha proposto la realizzazione interventi di natura infrastrutturale ed impiantistica ad integrazione di quelli previsti dal Protocollo d'Intesa al fine di potenziare i servizi ferroviari di interesse provinciale. Interventi per l'aumento di capacità (es. Sestuplicamento Roma Tuscolana–Roma Ostiense; Allungamento delle banchine; Eliminazione dei passaggi a livello). La proposta di *Modelli di esercizio* in parte alternativi ed in parte complementari a quello esistenti con scenari al 2010 ed al 2015.

Interventi del PdB che la Provincia di Roma ha attuato per il potenziamento dei servizi su ferro sono:

- acquisto di materiale rotabile: 11 convogli ferroviari (4 treni Minuetto sulle linee Roma/Ladispoli, Roma/Frascati, Roma/Colleferro, 7 convogli Vivalto linee Roma/Civitavecchia, Roma/Velletri, Roma/Nettuno) che hanno portato ad un incremento dell'offerta ferroviaria in ambito provinciale, pari a circa 340.000 Km percorrenze aggiuntive nel 2006 e attualmente di quasi 480.000 Km di percorrenze aggiuntive.
- Eliminazione di sottopassi ferroviari;
- Monitoraggio del servizio.

Per quel che riguarda il potenziamento del trasporto su gomma il PdB prevede il potenziamento dell'intermodalità tra trasporto su ferro e trasporto su gomma mediante la realizzazione di nodi di scambio metropolitani (es. Albano, Frascati, Guidonia-Montecelio

ecc.). La riduzione del trasporto su gomma dovuto all'incremento del trasporto ferroviario deve portare ad una revisione del servizio COTRAL che deve diventare un servizio di adduzione alle stazioni che verranno potenziate. Le fermate dei bus vengono avvicinate alle stazioni e gli orari dei pullman sincronizzati con quelli dei treni. Il servizio dei bus si prevede venga migliorato attraverso la realizzazione di corridoi del trasporto pubblico.

I Corridoi sul piano strettamente trasportistico servono ad integrare le reti del ferro dove queste sono carenti, a costituire linee di adduzione ai nodi di scambio, a dare percorsi preferenziali ai servizi Cotral, mentre dal punto di vista degli obiettivi più generali possono dare un valido contributo a stabilire delle relazioni più strette fra i diversi sub-sistemi provinciali, a migliorare l'accessibilità ai poli funzionali locali ovvero ad incentivare uno sviluppo decentrato dell'area metropolitana rispetto a quello monocentrico di Roma. I corridoi (C) sono anche una soluzione economica e rapida per il miglioramento del trasporto pubblico.

Gli interventi che la Provincia ha realizzato, per il potenziamento del trasporto su gomma, sono la realizzazione di alcuni corridoi, nodi di scambio e la revisione e messa in sicurezza delle fermate del TP.

Per le aree a bassa densità, definite da 3 criteri pochi spostamenti, basse densità, e tendenza al calo demografico. I servizi di trasporto pubblico locale nelle aree a domanda debole individuate dal PdB sono sistemi di tipo a domanda o taxi collettivo. Le corse Cotral a bassa utenza possono essere reimpiegate lungo le direttrici principali ed i corridoi del TP.

Il Piano della Mobilità delle Persone diversamente abili è stato predisposto dalla Provincia di Roma in attuazione della L.104/92. Il Piano tende a realizzare i principi della non discriminazione, delle pari opportunità, della maggiore gravità e della concreta integrazione. Prevede un sistema di servizi integrativi (minibus a chiamata, taxi ed autovetture ncc accessibili), miglioramenti di accessibilità alle stazioni ed agli autobus, scuola guida per disabili e sportello di consulenza.

Per quel che riguarda gli interventi previsti dal PdB attuati ed in corso di realizzazione da parte della Provincia di Roma:

- Servizio a chiamata e prenotazione + bus, attivo su tutto il territorio provinciale;
- Miglioramento accessibilità ai servizi su ferro: stazione Nettuno (elevatore); i treni Vivalto e Minuetto sono dotati di pedana mobile;
- Accessibilità ai servizi su gomma, verifica fruibilità ai disabili da parte degli utenti diversamente abili nei capolinea COTRAL;
- Scuola guida per disabili e sportelli di consulenza sono complementari al Piano e servono al rafforzamento delle azioni previste.

E' stato istituito un servizio d'informazione all'Utenza, Progetto GIM, servizi innovativi per la mobilità rivolti ai cittadini della Provincia e il sistema VIAVAI, Informazioni aggiornate sullo stato del traffico, previsioni su congestioni per eventi contingenti; suggerimenti su percorsi alternativi e personalizzazione delle informazioni per esigenze dell'utente.

4.3.3 Piano per la Mobilità delle Merci della Provincia di Roma

Le strategie che l'Amministrazione della Provincia di Roma intende perseguire per la politica della mobilità sono contenute sia nel Piano di Bacino per il trasporto pubblico

viaggiatori, sia negli strumenti di pianificazione relativi al Piano Strategico della Piattaforma Logistica Medio Tirrenica (su finanziamento ministeriale) ed al Piano Merci (su finanziamento ministeriale). Tali strumenti devono assicurare ai cittadini ed alle imprese la migliore accessibilità territoriale promuovendo un sistema integrato della mobilità attraverso: - la sostenibilità ambientale; - il contenimento della crescita della mobilità individuale; - il potenziamento del trasporto pubblico; - il miglioramento della sicurezza; - il miglioramento dell'efficienza economica dei trasporti; - la sostenibilità sociale.

Gli obiettivi generali del Piano per la Mobilità delle Merci sono dunque rivolti alla salvaguardia ambientale del territorio intesa come mitigazione degli impatti derivanti da traffico, congestione e sicurezza stradale ed allo sviluppo economico e dei servizi da attuare prioritariamente attraverso il potenziamento e la valorizzazione delle strutture esistenti. Le principali strategie del piano sono volte a favorire processi di riorganizzazione per la movimentazione delle merci nell'area della Provincia di Roma, attraverso l'individuazione di strumenti atti allo sviluppo di un'organizzazione distributiva per filiera, la pianificazione di un sistema di strutture fisiche (infrastrutture che svolgano funzioni di logistica distributiva e offrano servizi al commercio come centri di distribuzione, impianti, piattaforme, nodi di scambio ecc), e iniziative che favoriscano l'introduzione dell'innovazione tecnologica al servizio della distribuzione compatibile (ITS, veicolo a basso impatto ambientale ecc).

Il primo obiettivo del Piano, è l'organizzazione del settore del trasporto merci mediante l'individuazione di un modello di sviluppo territoriale articolato su poli territoriali per i quali definire i vari livelli funzionali e quindi il ruolo che debbono assumere all'interno del modello stesso. Di conseguenza dovrà essere definito un modello di riequilibrio nodale, per consentire di aumentare la competitività delle aree, anche deboli, attraverso un sistema integrato di trasporto. Infine dovrà essere attuata, in coerenza con tali obiettivi, l'integrazione del sistema infrastrutturale delle linee e dei nodi.

Il Piano della Mobilità delle Merci della Provincia di Roma individua alcuni punti chiave per rilanciare la competitività del territorio.

Il ruolo della logistica pubblica è un indispensabile fattore di supporto allo sviluppo della logistica privata e deve essere indirizzata sulla base di un programma di "area diffusa" su scala territoriale regionale e interregionale.

Gli strumenti e le politiche da mettere in campo per orientare i processi di ottimizzazione logistica nelle sue possibili diverse stratificazioni: logistica di distretto e di area, logistica di filiera e logistica di prodotto, logistica di settore e logistica di sistema.

La pianificazione, programmazione e realizzazione di strutture di supporto capaci di ricucire il territorio e che siano al tempo stesso integratori di sistema.

Le azioni di governo per la messa a sistema del trasporto merci riguardano:

- la costruzione di un disegno strategico per l'intermodalità;
- la realizzazione di un sistema integrato delle reti e dei nodi;
- l'accessibilità del territorio e dei nodi;
- l'individuazione delle strategie per l'erogazione di finanziamenti ed incentivi;
- la definizione delle azioni di governance.

La costruzione di un disegno strategico per l'intermodalità

Il potenziamento dell'offerta territoriale deve basarsi su tre assi strategici di azione: - specializzazione merceologica e funzionale dei poli; - miglioramento dei livelli di accessibilità e della dotazione infrastrutturale; - attivazione di risorse finanziarie ad hoc a supporto degli interventi necessari.

Il sistema della logistica proposto individua i seguenti assi:

- Logistica Distributiva per la distribuzione urbana e sub urbana dei prodotti finiti e a servizio prevalente della città di Roma; oltre all'area romana dovrà supportare le attività commerciali dei vicini distretti industriali: i poli di Colleferro e Tivoli che dovrà rafforzare la sua specializzazione in sinergia con il CAR;
- Logistica Industriale sostenibile a servizio delle aree produttive del bacino dell'Italia centrale ed in grado di creare le condizioni favorevoli per lo sviluppo di nuove attività produttive: i poli di Montelibretti-Fara Sabina e Pomezia;
- Logistica Retroportuale ed Aeroportuale gates di eccellenza per l'accesso ai mercati internazionali; la creazione di una free trade zone all'interno del Porto di Civitavecchia contribuirà a rafforzare la competitività dell'area a livello internazionale, mentre Fiumicino si configura come un centro specializzato nell'offerta di servizi logistici ad elevato valore aggiunto connessa con il traffico aeroportuale.

La realizzazione di un sistema integrato delle reti e dei nodi

Porti, aeroporti, centri intermodali e logistici devono costituire una rete interconnessa e calibrata sui ruoli che ciascuna struttura deve assumere nel territorio. La specializzazione merceologica e funzionale dei nodi devono costituire la base per la riorganizzazione dei flussi merci.

L'accessibilità del territorio e dei nodi;

Il miglioramento dell'accessibilità di rete potrà essere realizzato con il completamento, in tempi certi e rapidi, delle infrastrutture già programmate che mirano a ricucire la maglia viaria principale (Civitavecchia-Orte, Cisterna-Valmontone, Latina-Fiumicino). Ma soprattutto, il potenziamento del ferro che rappresenta l'unica vera alternativa alla congestione viaria dovuta al pendolarismo (chiusura dell'anello ferroviario, raddoppio tratte interne all'area provinciale, eliminazione P.L., miglioramento dei servizi).

A queste opere vanno aggiunte tutte quelle infrastrutture che rendono "accessibili i nodi" sia dalla rete nazionale e regionale sia dai sistemi locali (raccordi, bretelle) potenziando e realizzando le connessioni con il ferro vero punto debole ancora presente in tutte le strutture logistiche presenti e programmate sul territorio, definendo inoltre le "fasce orarie" da dedicare alle merci anche tenendo conto delle tracce disponibili a seguito dell'attivazione dell'AV. e prevedendo treni shuttle da punto a punto per trasporti a breve distanza.

Finanziamenti ed incentivi

La programmazione dei finanziamenti dovrà essere mirata ad attuare l'accessibilità territoriale e la realizzazione della rete intermodale sulla base delle priorità scaturenti dal disegno strategico per l'intermodalità.

Alla realizzazione di opere ed infrastrutture la programmazione finanziaria deve contenere incentivi destinati a migliorare l'attuale sistema d'impresa attraverso il finanziamento di attività che prevedano: - l'accorpamento di singoli operatori in strutture organizzate; - il potenziamento dei sistemi ITS per le organizzazioni d'impresa e per le strutture logistiche (tracciabilità della merce, sicurezza, monitoraggio, best routine dei trasporti); - l'attuazione di strategie migliorative della distribuzione urbana (organizzazione degli itinerari e dei turni, veicoli ecologici, magazzini di prossimità, transit point); - formazione professionale per gli operatori per tutti i livelli e specializzazioni nei sistemi ITS. I canali finanziari, oltre a quelli specifici regionali, possono essere individuati anche a livello nazionale e comunitario.

Le azione di governance

Una più solida e strutturata collaborazione interistituzionale e tra soggetti pubblici e privati del territorio, rappresenta un elemento fondante ed imprescindibile per la riuscita degli interventi da porre in essere. In assenza di tale collaborazione diventa difficile realizzare compiutamente le azioni programmate e, soprattutto, in questo settore dominato da regole di mercato rapide ed in continua trasformazione, coinvolgere i privati nel raggiungimento di obiettivi di sviluppo condivisi e funzionali ad una diversa organizzazione del territorio.

4.3.4 Piano Strategico della Piattaforma Logistica Medio Tirrenica della Provincia di Roma

I programmi europei, individuano nelle città medie il fattore trainante per la costruzione della competitività europea considerandole nodi di eccellenza della maglia infrastrutturale dell'intero territorio europeo.

A queste città, definite di 2° livello in contrapposizione con le città metropolitane, è affidato il compito, attraverso l'attuazione di strategie di sviluppo condivise e sinergiche, di propulsori per lo sviluppo del loro territorio di riferimento. Tale finalità dovrà essere raggiunta attraverso il collegamento della rete delle città di 2° livello alle grandi reti infrastrutturali europee.

I programmi SISTeMA e Porti&Stazioni avviati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, insieme con le procedure per la costruzione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, sono tutti coerenti con tali obiettivi. In particolare, rispetto a quest'ultima azione, il Ministero ha posto in essere anche una ulteriore attività che, sulla base di un'analisi multicriteria, ha portato alla individuazione di 26 sistemi territoriali con altrettante città leader e 65 città coinvolte, cui spetterà il compito di attuare i Piani Strategici e i Piani della mobilità.

Per poter ottenere una reale competitività, in termini di attrattività, qualunque realtà territoriale deve poter offrire: - qualità del territorio, raggiungibile con opportune politiche locali; - efficienza del sistema, ottenibile attraverso un livello decisionale sovracomunale in grado di interconnettere quel luogo con le reti.

Gli strumenti individuati per il raggiungimento degli obiettivi comunitari sono stati quindi individuati mediante la realizzazione di:

- Piani strategici, i quali, attraverso un disegno politico di sviluppo di medio-lungo periodo, inneschino la competitività territoriale in chiave sovra-comunale, ed è all'interno di tali strumenti che le città dovranno affermare il proprio ruolo di nodo di eccellenza nell'armatura infrastrutturale europea, nazionale e regionale;

- Piani della Mobilità comunali che, nel definire i progetti materiali ed immateriali finalizzati al miglioramento ed alla sostenibilità della mobilità urbana e territoriale, rappresentino la prima fase di attuazione del Piano Strategico rispetto ai grandi corridoi europei.

Tra i Sistemi strategici dell'Italia centrale, il Ministero ha individuato per il Lazio la "Piattaforma logistica medio-tirrenica" che comprende due sub-sistemi territoriali Civitavecchia (città leader) / Orte e Tivoli (città leader) / Guidonia Montecelio ed affida alla Provincia di Roma la redazione del Piano Strategico di area vasta.

Obiettivo generale del Piano Strategico della Piattaforma Logistica Medio Tirrenica , redatto dalla Provincia di Roma è quello di definire le linee strategiche di sviluppo, a loro volta articolate in interventi materiali e immateriali secondo ordini di priorità dell'area vasta di riferimento, per:

- superare le dicotomie territoriali in essa presenti;
- rafforzare il posizionamento competitivo delle città ricomprese nell'area vasta in termini di capacità di attrazione degli investimenti e dell'innovazione, salvaguardando perentoriamente la qualità ambientale e i valori naturalistici e paesaggistici dell'area;
- rafforzare l'armatura infrastrutturale e le sue connessioni con i sistemi infrastrutturali transregionali, nazionali ed europei;
- individuare contestualmente i livelli di coerenza ed i meccanismi di raccordo con gli strumenti pianificatori e programmatori regionali, provinciali e comunali.

Obiettivo specifico e strutturante del Piano Strategico è quello di indagare e valorizzare le potenzialità di un processo di valorizzazione dello sviluppo e di integrazione della struttura urbana intermedia, verificando le possibilità di realizzare una "interconnessione" tra i poli di Tivoli e Civitavecchia. Tale interconnessione può costituire un sistema "integrato" ad alto valore attrattivo, che contribuisca ad attenuare la pressione su Roma, innescando nuove forme di equilibrio e condizioni di sviluppo sostenibile sull'intero sistema romano, supportando le specifiche potenzialità di sviluppo delle realtà urbane intercettate, tenuto conto delle rispettive vocazioni opportunamente indagate. Tali elementi sono di seguito riportati.

- La rete e i nodi infrastrutturali di livello nazionale e di rango europeo e internazionale.
- I poli logistici e di "produzione della mobilità" costituiti dalle piattaforme intermodali di Tivoli e Fara Sabina, dal porto di Civitavecchia e dal nodo di Orte.
- Le radiali su ferro di Roma-Monterotondo, Roma-Viterbo e Roma-Civitavecchia.
- I comuni che, salvo diverse prospezioni indicate dallo studio di fattibilità, sono in prima approssimazione identificabili in quelli di: Tivoli, Guidonia, Fiano, Fara Sabina, Montelibretti, Orte, Viterbo, Vetralla, Civita Castellana, Civitavecchia.

In quest'ottica, il Piano Strategico dovrà definire obiettivi e azioni di breve-medio e lungo periodo atti a rafforzare sia il sistema territoriale, come luogo di poli di eccellenza dell'armatura territoriale, sia le specifiche linee d'azione locali, avendo come elemento portante l'individuazione dell'insieme degli interventi, materiali e immateriali, sul sistema della mobilità e dell'accessibilità, funzionali ad ottimizzare le condizioni di sostenibilità sociale ed ambientale dello sviluppo.

Per l'impostazione del Piano Strategico, la Provincia ha individuato tre fondamentali linee di sviluppo:

- le infrastrutture;
- la rete logistica e il sistema produttivo;
- le valenze locali.

L'amministrazione provinciale si è dotata del Piano Territoriale Provinciale Generale e del Piano di Bacino per la mobilità passeggeri e del Piano della Mobilità delle Merci. Tali strumenti delineano, sinergicamente e a diversi livelli di approfondimento, il futuro scenario di sviluppo del territorio nel quale assumono particolare rilevanza proprio le linee indicate.

Per le infrastrutture si considerano la rete del ferro e la rete viaria ed i programmi, già inseriti ai vari livelli di programmazione (nazionale, regionale e provinciale), necessari al loro potenziamento ed alla chiusura delle maglie ancora interrotte. Questa tematica riveste particolare importanza per il territorio provinciale, caratterizzato da forti fenomeni di pendolarismo e congestione viaria. Il suo miglioramento è un passaggio indispensabile per lo sviluppo degli altri due aspetti indicati.

Il trasporto delle merci, oltre ad incidere pesantemente sui fenomeni di congestione, necessita di una incisiva riorganizzazione ai fini di spostare i flussi dalla strada al ferro. Un efficiente sistema della logistica rappresenta un elemento chiave per procedere in tale direzione. Le strutture già esistenti nel territorio, e quelle programmate, devono costituire una rete interconnessa in grado di produrre un effetto moltiplicatore di sviluppo e di riorganizzare l'intero sistema.

4.3.5 Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Frosinone

Gli obiettivi e le strategie che il PTPG della Provincia di Frosinone persegue per il sistema mobilità sono:

- elevare l'accessibilità del territorio a favore delle relazioni di interesse regionale e nazionale. A tal fine si intende aumentare la copertura territoriale della nuova linea AV, migliorare la qualità dei collegamenti viari con il territorio esterno alla provincia a beneficio delle relazioni di interesse regionale e nazionale e rilanciare il trasporto aereo;
- elevare l'accessibilità interna riqualificando la rete stradale della provincia, a beneficio delle relazioni provinciali di tipo interbacinale e bacinale. A tal fine si ritiene opportuno proporre una riclassificazione funzionale della rete viaria interna, selezionando gli itinerari di maggior utilizzo provinciale e definendo gli interventi di potenziamento degli itinerari stessi;
- migliorare i servizi nel settore del trasporto merci. A tal fine si ritiene opportuno attivare una piattaforma interportuale specializzata per le funzioni di trasporto merci su ferrovia, riqualificare e potenziare le funzioni logistiche e prevedere attrezzature di base riguardanti l'autotrasporto;
- migliorare i servizi di trasporto pubblico.

Le strategie del PTPG, finalizzate ad una maggiore apertura del territorio provinciale alle relazioni regionali, nazionali ed europee, prevedono di:

- ottimizzare l'uso della nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità estendendo i vantaggi del servizio anche al territorio provinciale e al Lazio meridionale;
- migliorare lo standard della rete viaria interna di collegamento ai servizi;
- potenziare i collegamenti viari del territorio provinciale verso il territorio esterno;
- migliorare l'attuale sistema di scambio intermodale, gomma-ferro, gomma-gomma, sia per persone che per merci;
- aprire al traffico commerciale uno dei due scali aeroportuali della provincia.

Infrastrutture ferroviarie

Nell'ambito della provincia di Frosinone, attualmente, sono in esercizio due linee ferroviarie:

- Roma-Frosinone-Cassino-Caserta, a doppio binario elettrificato, che si sviluppa tra le stazioni di Anagni e Cassino (per un'estensione di circa 65 km);
- Cassino-Roccasecca-Sora-Avezzano, a semplice binario elettrificato, che si sviluppa tra le stazioni di Roccasecca e Sora (per un'estensione di circa 30 km).

La linea Roma-Cassino, che fa parte della rete ferroviaria fondamentale nazionale, consente velocità massime comprese tra 90 e 140 km/h e potenzialità dell'ordine di 160 treni/g. Tali caratteristiche agiscono negativamente soprattutto sulle prestazioni dei treni di lungo percorso colleganti la provincia di Frosinone verso nord e verso sud.

Verso sud le prestazioni della linea sono per altro penalizzate dalle notevoli pendenze del tracciato che condizionano anche la portata massima dei convogli merci su relazioni nord-sud. Le caratteristiche attuali appaiono, comunque, idonee per servizi di tipo regionale ed interregionale a beneficio dei traffici pendolari di breve-media percorrenza (relazioni della mobilità regionale con Roma e con Caserta/Napoli).

La Roccasecca-Sora-Avezzano, che invece fa parte della rete ferroviaria complementare, consente velocità massime non superiori a 85 km/h ed ha una potenzialità dell'ordine di 60 treni/g. Tutti i suddetti treni hanno fermata alla stazione di Frosinone, ma non tutti fermano a Cassino ed alle altre stazioni della provincia.

Ai fini della futura organizzazione dei servizi, il PTPG esprime i seguenti indirizzi:

- attivazione di treni passeggeri ad alta velocità a servizio del territorio provinciale, effettuanti fermata sulle stazioni di Frosinone e Cassino ed entranti/uscenti dalla linea AC in corrispondenza alle interconnessioni di Frosinone nord (Anagni) e Cassino sud;
- rafforzamento dei servizi regionali e interregionali sulla linea lenta, basato sull'attivazione di un servizio ferroviario di tipo metropolitano efficacemente cadenzato e coordinato con i nuovi servizi ad alta velocità, per migliorare significativamente la funzionalità di collegamento del territorio provinciale con i più importanti poli esterni, soprattutto con Roma e Napoli;
- riqualificazione e riorganizzazione fisica e funzionale delle attuali stazioni di Frosinone e di Cassino, che verranno ad assumere - nel quadro dei futuri servizi ad alta velocità - le funzioni di stazioni d'area vasta.

Infrastrutture stradali

In relazione alle funzioni svolte dai vari tronchi esistenti, all'interno del territorio provinciale, è stabilita la seguente classificazione funzionale della viabilità secondo due ordini gerarchici di rete, precisamente:

- la grande rete, costituita dall'Autostrada e dagli altri tronchi di viabilità interprovinciale con caratteristiche di superstrada;
- la rete di base, rappresentata da tutte le altre strade del reticolo viario provinciale (statali, provinciali, comunali), e distinguibile in tre distinti sub-livelli: □rete provinciale di primo livello orientata prevalentemente alle relazioni di interesse interbacinale e tra i maggiori poli urbani; rete provinciale di secondo livello orientata prevalentemente alle relazioni di interesse bacinale (10 bacini di mobilità locale) e a quelle tra polo e centri interni al bacino, nonché alla viabilità di interesse paesistico; rete provinciale di terzo livello, rappresentata dal resto della viabilità di interesse locale.

La rete stradale della Provincia di Frosinone è composta da un variegato reticolo formato da infrastrutture di competenza amministrativa. Oltre al tratto autostradale dell'A1 Roma-Napoli, la provincia di Frosinone è interessata da strade statali (ormai di competenza regionale ad eccezione della SS628 che è passata sotto la competenza provinciale) che presentano un'estesa di circa 500 km. Tutta la viabilità costituita dalle strade statali (SS6 Casilina, SS82 della Valle del Liri; SS149 dell'Abbazia di Monte Cassino; SS155 di Fiuggi; S156 Frosinone-Latina; SS214 Maria e Isola Casamari; SS411 Sublacense; SS509 di Forca d'Acero; SS627 della Vandra; SS628 Leuciana (provinciale); SS630 Ausonia; SS637 di Frosinone e Gaeta,SS666 di Sora. Detta viabilità è caratterizzata da una fitta maglia di tronchi dalla trama confusa e spesso ridondante avente standard qualitativi, prestazionali e di sicurezza estremamente modesti.

Il PTPG punta al potenziamento dei collegamenti viari del territorio provinciale verso il territorio esterno, con il versante tirrenico, con il versante adriatico e con la direttrice "dorsale appenninica". In particolare, risulta prioritario elevare lo standard prestazionale e di sicurezza delle infrastrutture esistenti, assicurarne i necessari completamenti e garantire l'integrazione di tali infrastrutture con la rete interna provinciale di interesse interbacinale. Le direttrici viarie su cui dovranno orientarsi gli interventi, previa verifica di fattibilità anche dal punto di vista ambientale, sono:

- la "dorsale appenninica" Terni-Rieti-Avezzano-Sora-Cassino, che consente uno sbocco del territorio frusinate verso la direttrice adriatica, verso l'alto Lazio e l'Umbria, bypassando il nodo di Roma;
- la prosecuzione di tale "dorsale appenninica", sia verso Formia (ammodernamento e messa in sicurezza della SS630 "Ausonia" Cassino-Formia), sia verso il Molise (collegamento Atina-Isernia con tracciato da verificare);
- la Sora-Frosinone-Latina, sulla direttrice SS156 dei "Monti Lepini", che mette in comunicazione i maggiori poli industriali del Lazio meridionale. Il progetto definitivo è stato approvato con delibera CIPE n.ro 50/2004;
- la Sora-Ceprano-Fondi (con tracciato da definire).

Per migliorare i livelli di accessibilità all'interno del territorio provinciale, va messo in atto un opportuno programma di riqualificazione della rete stradale interna alla provincia, che preveda interventi di miglioramento mirato e diffuso delle caratteristiche fisiche e funzionali delle infrastrutture di tale rete.

Infrastrutture puntuali

In una prospettiva di lungo termine, si prevede la valorizzazione del trasporto aereo, riconosciuto dal piano come elemento di fondamentale importanza per l'accessibilità regionale alle relazioni di medio e lungo raggio (passeggeri e merci). Il piano indica l'opportunità di adeguare a tali traffici uno dei due scali presenti nel territorio provinciale (Frosinone ed Aquino). A tal fine si rimanda ad uno specifico studio di fattibilità atto ad individuare eventuali vincoli ed indicazioni delle programmazioni sovraordinate.

Il PTPG, sulla base della consistenza e della distribuzione sul territorio delle attività, prefigura un assetto delle attrezzature per la logistica maggiormente articolato e compatibile con le prestazioni delle reti, con le localizzazioni produttive e di servizio e con le condizioni ambientali del territorio. Il Piano stabilisce un'organizzazione con quattro piattaforme logistiche, precisamente:

- piattaforma logistica intermodale a Frosinone, con annessa area di sosta attrezzata a servizio dei traffici merci autostradali;
- piattaforme logistiche monomodali orientate specificatamente a servizio della produzione-distribuzione nelle aree di Anagni, Cassino e Sora.

In particolare, la struttura di Frosinone sarà atta anche a funzioni attinenti all'interscambio modale dei carichi strada-ferrovia (interporto). Tali impianti costituiranno la base operativa di operatori del commercio e di trasportatori collettamisti, che ne potranno usufruire per le fasi di stoccaggio, raccolta e distribuzione, aggregazione e disaggregazione dei carichi, e dovranno essere dotati di piazzali per manovra e sosta dei veicoli e servizi di rifornimento ed assistenza degli stessi.

Il nodo di interscambio logistico a servizio della stazione ferroviaria di Cassino è inserito tra gli interventi del II Accordo Integrativo (siglato in data 31/10/2006) all'Accordo di Programma Quadro Trasporti e Centri Intermodali (APQ2) stralcio "Infrastrutture ferroviarie e centri merci".

4.3.6 Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Latina

Il comprensorio del Lazio meridionale, costituito da ampie zone della Provincia di Roma (Anzio, Nettuno, Colleferro-Segni e Palestrina-Subiaco) e dalle Province di Latina e Frosinone, risulta strategico per lo sviluppo dell'intera Regione, interessando le zone di maggiore potenzialità agricola ed industriale e, soprattutto nella provincia di Latina, aree con una vocazione fortemente turistica.

Da tempo il sistema dei trasporti della Provincia necessita di una radicale riorganizzazione, anche in considerazione del fatto che il territorio provinciale risulta essere un punto di forza per soddisfare un bacino di utenza di notevole entità data la particolare collocazione tra Roma e Napoli.

A tal fine la Provincia di Latina ha istituito un Ufficio di Piano, quale struttura tecnico-amministrativa preposta alla redazione del Documento Preliminare di Indirizzo (Documento) ai sensi della Legge n.ro 38/99, propedeutico al successivo Piano Territoriale Provinciale Generale e in generale per la gestione del processo pianificatorio su scala provinciale.

Il suddetto Documento fornisce dei possibili indirizzi e, non compiendo specifiche scelte, le rimanda a successivi atti pianificatori e progettuali.

Dall'analisi del Documento risulta che la riorganizzazione del sistema di trasporto dovrà essere mirata a:

- adeguare il sistema longitudinale e trasversale ferroviario;
- adeguare il sistema longitudinale stradale;
- potenziare il sistema trasversale stradale;
- potenziare il sistema dei porti ed aeroporti;
- organizzare il sistema delle merci.

Per raggiungere tali obiettivi, il Documento propone una serie di interventi finalizzati a formare un sistema integrato.

- Il potenziamento degli assi longitudinali (Pontina-Flacca, Appia) di collegamento tra Roma e Napoli. L'adeguamento e/o la realizzazione di quattro assi trasversali (Latina-Cisterna-Valmontone , Latina-Frosinone-Sora-Pescara, Terracina-Fondi-Ceprano e Gaeta-Formia-Cassino-Isernia).
- L'adeguamento della tratta ferroviaria Fr7 Roma-Napoli ad uso metropolitano con aumento dell'offerta del vettore ferroviario con possibilità di intermodalità con il trasporto pubblico su gomma (Co.Tra.L. SpA e linee private), con il trasporto aereo (futuro aeroporto civile di Latina Scalo, aeroporto di Fiumicino) e con il trasporto marittimo (porto di Gaeta e Formia). La riapertura della tratta dismessa Terracina-Fossanova e il potenziamento di quella Campoleone-Nettuno.
- La creazione di una nuova tratta ferroviaria ad uso merci da Fiumicino a Latina Scalo, con interscambi agli interporti di Campoleone e Latina Scalo e al Porto di Gaeta, recuperando per lo stoccaggio e la distribuzione della merce i numerosi siti industriali dismessi nel territorio comunale di Aprilia, Cisterna, Sermoneta Scalo e Latina, Formia e Gaeta.
- La riapertura della tratta Gaeta-Formia a servizio del porto e la realizzazione della linea ferroviaria Rocca d'Evandro-Suio Terme e Suio-Minturno.
- La creazione di un sistema di cabotaggio tra Fiumicino e Napoli attraverso la creazione del "Polo di Gaeta e Formia", in cui votare il porto di Gaeta al commercio e quello di Formia al turismo, soprattutto per il collegamento con le Isole Pontine, ma anche in appoggio ad un turismo nautico da diporto insieme ad altri approdi lungo la costa della provincia.

L'insieme del sistema dovrà essere costruito attorno a punti di forza che sono, in generale, i nodi di scambio e, in particolare, per quanto attiene il trasporto merci, gli spazi per lo stoccaggio e la distribuzione (Intermodale di Campoleone e di Latina Scalo, futuro Aeroporto Civile di Latina Scalo, MOF, Porto di Gaeta e Formia, futuro centro intermodale di Minturno, ecc.).

Infrastrutture ferroviarie

Da una lettura macroscopica del sistema relazionale del territorio provinciale si evince come esso sia sostanzialmente articolato su una direttrice prevalente Nord-Sud che ripercorre gli antichi tracciati di collegamento tra Roma ed il sud della penisola, avente come polo attrattore finale la Capitale, e su diversi tracciati trasversali che collegano la Provincia di Latina con la parte interna della regione Lazio e con le altre regioni confinanti.

Il tratto ferroviario che percorre il territorio provinciale, collegando le stazioni di Roma e di Napoli (Fr7), ha assunto nel tempo una caratterizzazione sempre più metropolitana, data la notevole domanda legata al pendolarismo.

La componente del trasporto merci risulta una percentuale molto bassa e non solo per l'elevato costo delle tariffe ferroviarie, ma anche per l'assenza di intermodalità soprattutto ferro-gomma e di un sistema ben gestito di centri per lo stoccaggio e la distribuzione delle merci.

Lungo la tratta ferroviaria si trovano due interporti, quello privato di Campoleone e quello pubblico di Latina Scalo, nonché l'aeroporto militare di Latina, per il quale la Provincia ha un progetto di parziale conversione ad aeroporto civile (passeggeri e merci). Esiste, inoltre, un ulteriore interporto in fase di progetto nel comune di Minturno ed uno a servizio del porto di Gaeta.

Al collegamento longitudinale si attestano tre tratte trasversali:

- linea Campoleone-Nettuno, in uso;
- linea Terracina-Stazione di Fossanova, dismessa;
- linea ferroviaria Gaeta-Formia, dismessa.

Recentemente, la Regione ha commissionato il progetto per la realizzazione di una nuova tratta ferroviaria shunt merci della cintura nord di Roma che, partendo da Fiumicino (Ponte Galeria) ed attraversando l'area romana nei pressi di Vitinia, giunge alla Stazione di Santa Palomba, per poi proseguire in parallelo alla linea esistente sino a Campoleone.

Questo intervento, inserito nello scenario degli interventi 2011-2015 del Protocollo d'Intesa siglato il 14/2/2006, rientra in una programmazione della RFI fatta a scala nazionale che muove grossi investimenti per il rafforzamento degli assi di trasporto merci su ferro sia tirrenico, sia adriatico, evitando il nodo congestionato di Roma.

Nella programmazione organica di riassetto del sistema ferroviario, iniziata nel 1994 in accordo principalmente tra Regione Lazio e la stessa RFI, non esistono altri interventi di nuova realizzazione se non interventi di riqualificazione della linea Fr7. Esistono poi proposte per la riapertura di alcune linee dismesse, prese in considerazione in alcuni protocolli d'intesa tra enti locali territoriali interessati e la RFI. Inoltre, la prossima realizzazione della linea TAV Roma-Napoli e, poi, quella della nuova tratta ferroviaria shunt merci porteranno ad un decongestionamento della linea metropolitana Fr7 Roma-Napoli.

In questo caso esisterebbero tutti i presupposti per creare un sistema integrato a rete sia per il trasporto passeggeri, sia merci.

Per ciò che riguarda il trasporto passeggeri, sia per la componente principale del pendolarismo giornaliero, sia per quella turistica, sarà necessario:

- potenziare l'offerta ferroviaria nelle ore di punta;
- scaricare maggiormente la linea dal trasporto merci nelle ore di punta per concentrarlo nelle ore di morbida;
- realizzare un migliore interscambio ferro-gomma per ciò che attiene il trasporto pubblico locale;

- riattivare la tratta dismessa Terracina-Stazione di Fossanova, nonché adeguare la tratta Campoleone-Nettuno con la realizzazione di una nuova stazione a Campo di Carne;
- migliorare i collegamenti viari trasversali, per un raggiungimento della futura linea ferroviaria TAV;
- realizzare la linea ferroviaria Rocca d'Evandro-Suio Terme-Minturno.

Quest'ultimo collegamento potrà rendere possibile il collegamento ferroviario tra i due versanti tirrenico ed adriatico, anche in previsione della realizzazione del tratto ferroviario Venafrò-Teroli, intervento il cui studio di fattibilità è previsto dalla Delibera CIPE del 29/09/02 per il Piano delle Priorità degli Investimenti (PPI).

Dal punto di vista commerciale, l'eventuale collegamento ferroviario trasversale potrà permettere un migliore collegamento tra le aree industriali del sud pontino e quelle dei Consorzi Industriali di Isernia-Venafrò e di Vasto. Dal punto di vista turistico, l'intervento potrà rendere, inoltre, più fruibile l'area termale di Suio e la costa della Marina di Minturno.

Per ciò che riguarda il trasporto merci, invece, si potrebbe pensare di prolungare la nuova tratta ad uso merci in fase di progettazione da parte della RFI SpA, almeno sino alla stazione di Latina Scalo, sia per la presenza della piattaforma intermodale, sia per il collegamento con il futuro aeroporto civile di Latina Scalo. Lo stoccaggio della merce potrà avvenire nei numerosi siti dismessi recuperati presenti soprattutto nelle zone di Aprilia e di Latina.

Riattivando la linea ferroviaria Gaeta-Formia si potrà avere un sistema di integrazione dei diversi vettori di trasporto merci (porto-ferro-gomma), con la possibilità di raggiungere l'Aeroporto di Latina Scalo e, con il rafforzamento del collegamento trasversale, anche l'Autostrada del Sole.

Infrastrutturale stradali

Analogamente alla rete ferroviaria, la direttrice stradale prevalente è quella nord-sud, rappresentata principalmente dalla SS7 Appia e dalla SS148 Pontina unitamente alla SS213 Flacca e alla SS7 QUATER. Questi tratti di rete stradale sono indispensabili per il collegamento con le altre province e regioni e sono di fondamentale importanza per la circolazione interna alla Provincia stessa delle merci su gomma.

Ne deriva che il flusso di traffico diretto ed indotto a carico degli assi longitudinali diventa insostenibile specie in corrispondenza delle aree dei centri abitati di Formia e Gaeta dove confluiscono non solo la SS213 Flacca e la SS7 Appia ma anche la SS630 Ausonia, ad oggi unica via di collegamento con il polo di Cassino.

Il nodo Formia-Gaeta si configura, pertanto, come un punto critico ma, allo stesso tempo, strategico in sede di pianificazione e riorganizzazione della rete e dei sistemi di trasporto provinciali.

Per quanto riguarda invece l'area nord della Provincia, un caso particolarmente difficile è rappresentato dalla SS148 Pontina che assorbirebbe bene il flusso di traffico interno alla Provincia ma che non può soddisfare anche le necessità delle aree più periferiche della provincia di Roma. Si tratta, infatti, di una strada extraurbana secondaria con standard di sicurezza al di sotto del necessario rispetto, soprattutto, alla quantità di traffico pesante che la interessa.

I collegamenti trasversali sono costituiti, sostanzialmente, dalla SS156 dei Monti Lepini, dalla SS82 della Valle del Liri e dalla SS637 Ausonia, che costituiscono i collegamenti con le aree interne della regione, e dalla SS207 Nettunense, che costituisce il collegamento con la zona costiera della Provincia di Roma, con Roma città e con l'aeroporto di Ciampino.

Anche questi, come quelli longitudinali, sono collegamenti insufficienti rispetto ai flussi di traffico che li interessano; in particolar modo la SS156 dei Monti Lepini costituisce a tutt'oggi l'unico collegamento con il sistema autostradale nazionale e le caratteristiche di progetto di tutto il tracciato sono senz'altro inadeguate rispetto alle richieste delle utenze.

La restante parte della rete stradale della Provincia di Latina ha caratteristiche pressoché locali sia in termini di capacità di assorbimento di flussi di traffico, sia in termini di capacità relazionale.

La maggior parte delle strade di competenza amministrativa provinciale si sviluppa nella parte interna del territorio garantendo l'accessibilità fino alle frazioni più piccole dei comuni interni; tali strade sono quasi tutte caratterizzate da una elevata tortuosità e dalla quasi assoluta mancanza di elementi di finitura e supporto alla viabilità stessa. Sono sempre a carreggiata unica con una sola corsia per senso di marcia e, in molti punti, la sezione si riduce fino a poter essere considerata pari alla singola corsia.

La parte di viabilità che si svolge in pianura (il sistema delle Migliare) ha invece caratteristiche opposte essendo caratterizzata da lunghi rettilinei che inducono il conducente del mezzo ad innalzare la velocità ben oltre i limiti consentiti dalle reali condizioni della strada.

Come precedentemente detto la conformazione delle rete viaria della Provincia di Latina, come d'altra parte quella di tutto il territorio regionale, risente della presenza della capitale quale elemento centrale del sistema, con una struttura sostanzialmente radiale che si innesta sul disegno della viabilità di epoca romana repubblicana e imperiale. Il sistema trasversale risulta, invece, quasi del tutto assente.

Il territorio della Provincia di Latina è attraversato longitudinalmente dai due assi principali che si intercettano all'altezza di Terracina, che sono del tutto insufficienti a sopportare gli attuali volumi di traffico. Essi sono:

- la ex SS148 "Pontina";
- la SS7 "Appia".

La caratterizzazione del traffico su tali arterie è legata non solo al pendolarismo giornaliero lavoro/studio e, soprattutto nei mesi estivi, alla componente turistica, ma anche ad una notevole componente merci, data la non concorrenzialità dei costi del vettore su ferro e la mancanza di intermodalità.

Nel nord pontino tutto il traffico veicolare si riversa sulla SS148 Pontina, da Roma a Latina. Questa strada, riconducibile ad una strada del III tipo, secondo le norme del CNR, sembrerebbe ben dimensionata rispetto al territorio servito; di fatto, però, il volume di traffico che si riversa su di essa, caratterizzato da una notevole componente merci, stravolge la funzione primaria di collegamento veloce tra Roma e Latina e ne aumenta in modo considerevole la pericolosità.

Sarà quindi necessario provvedere in primo luogo al suo adeguamento a strada extraurbana principale da Aprilia fino a Terracina, dirottando, nel contempo, il traffico veicolare merci

sulla A2 Roma-Napoli, attraverso il futuro collegamento Cisterna-Valmontone-A2 e la SS156 dei Monti Lepini. Altri interventi a scala inferiore, come per esempio l'adeguamento della Laurentina e della Ardeatina fuori dal territorio provinciale e della Nettunense nel territorio pontino e romano, potranno portare ulteriori benefici al traffico veicolare sulla SS148 Pontina.

Nel tratto successivo, da Terracina sino al confine provinciale, vi sono, attualmente, due possibilità di percorrenza:

- la SS7 “Appia”, che attraversa i centri abitati di Monte San Biagio, Fondi, Itri, Formia e la marina di Minturno;
- la ex SS213 “Flacca” che attraversa la fascia costiera.

Al fine di alleggerire il nodo Formia-Gaeta, nel Documento si ritiene necessario creare delle varianti al sistema Appia-Flacca, come per esempio la Variante SS Appia Pedemontana su Formia e la variante SS Flacca-Piana S. Agostino per Gaeta.

In particolare, il progetto preliminare della variante SS7 Appia nel Comune di Formia è stato approvato con delibera CIPE 98/2006.

In fasi successive si dovrà

- potenziare la SS7 Appia nel tratto Fondi-Itri-Formia, anche in funzione della connessione con la trasversale Fondi-Ceprano-Sora;
- potenziare la SS7 Appia nel tratto Terracina-Fondi.

Questo insieme di interventi potrà creare un sistema locale a rete “sistema Appia-Flacca”, “trasversale Fondi-Ceprano” e “collegamento Prossedi-Appia”.

In sostanza l'Appia, una volta adeguata, dovrà servire come arteria principale necessaria al collegamento dei centri strategici come le zone industriali e i nodi logistici (si pensi al MOF, al porto di Gaeta e al futuro interporto di Minturno), mentre la Flacca dovrà servire una zona a vocazione turistica lungo il litorale della Piana di S. Agostino, area da riqualificare per la presenza di forti valori paesistico-naturalistici.

Quello che è praticamente inesistente nella rete di collegamento stradale provinciale sono gli assi trasversali, che consentano di “dialogare” con altre realtà che non siano Roma o Napoli (si pensi ai sistemi vincenti del nord-est, all'Emilia Romagna, Marche Abruzzo, Molise).

Infrastrutture puntuali

Vista la naturale conformazione del litorale pontino, è auspicabile il potenziamento e l'adeguamento, anche ai fini della sicurezza, del sistema di porti ed approdi, i cui indirizzi di pianificazione e relativi interventi, sono stati già individuati dal Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio.

Puntando l'attenzione sul settore commerciale e turistico, il Piano dei Porti individua nel porto di Gaeta il secondo porto commerciale della Regione e nel porto di Formia un porto importante nel settore turistico, soprattutto per il collegamento con le isole Pontine.

I due porti suddetti potrebbero costituire un unico “Polo portuale”, per il traffico passeggeri e merci, cioè essere messi a sistema, ma per far questo occorre prevedere alcuni interventi principali ed urgenti :

- la realizzazione della già nominata Pedemontana della SS7 per aggirare il nucleo abitato di Formia,
- il miglioramento del collegamento porto-ferrovia con la riattivazione della tratta ferroviaria Gaeta-Formia,
- la realizzazione di un sistema di parcheggi adeguato, a servizio dell'attività portuale.

I porti di Gaeta, per la parte commerciale, e di Formia, per la parte turistica, potranno assumere un ruolo strategico nel cabotaggio del Mediterraneo, collegandosi con i porti di Civitavecchia e di Napoli.

Accanto a questo polo, con funzione superiore, vi sono altre realtà minori, vocate più ad una portualità turistica e da diporto.

Vista la presenza di un importante settore cantieristico locale, sarebbe auspicabile incentivare la creazione di un vero e proprio sistema di porti ed approdi turistici su tutta la costa e le isole per garantire un ricovero sicuro alle piccole e medie imbarcazioni di transito, nonché incentivare il turismo nautico nel Tirreno (Isole Pontine, Capri, Ischia, costiera sorrentina e amalfitana).

Particolare attenzione va poi posta ai collegamenti tra le Isole Pontine, il porto Formia e gli altri vettori di trasporto. La conformazione dell'assetto viario e ferroviario ed i relativi collegamenti rendono, infatti, difficoltoso il raggiungimento delle Isole Pontine, con le conseguenze che questo comporta sul loro sviluppo turistico.

Per rispondere all'improrogabile necessità di dotare il territorio provinciale di una aerostazione civile, la Provincia di Latina ha approvato, nel 1999, un progetto di utilizzo ai fini civili dell'aeroporto militare "Comani" di Latina Scalo, al fine di incentivare lo sviluppo economico, produttivo e turistico.

Gli obiettivi dell'attività civile dell'aeroporto, all'interno del sistema "corridoio tirrenico", sono:

- collegamenti economici operativi con le altre attività industriali italiane ed europee attive nel bacino mediterraneo con scambio di produzioni;
- collegamenti operativi per il trasporto delle primizie di prodotti di qualità (MOF-Mercato Ortofrutticolo di Fondi e MOL-Mercato Ortofrutticolo di Latina);
- trasporti di massa con voli charter nell'area europea;
- attività accessorie connesse ad un servizio elicotteri di collegamento con le isole pontine,
- servizio aerotaxi, aeroclub (già esistente), scuola di paracadutismo, protezione civile.

Il Lazio è attualmente servito complessivamente da quattro terminali intermodali, nei quali vengono trattati esclusivamente casse mobili e semirimorchi: Pomezia, Latina, Piedimonte S. Germano e Roma Smistamento (a nord dell'area urbana di Roma, sulla linea lenta per Firenze); inoltre, c'è da considerare l'intermodale a gestione privata di Campoleone. Infatti, proprio a quest'ultimo e a quello di Pomezia si dovrebbe connettere il nuovo shunt merci ferroviario della cintura nord di Roma.

Il centro merci di Latina è un impianto gestito dalla società CEMAT a supporto di Pomezia, il cui il traffico annuale consiste prevalentemente in merce trasportata in container,

semirimorchi e casse mobili, anche frigorifere (vista la vicinanza dell'industria Sagit Findus).

Accanto ai terminali intermodali vanno citate le principali infrastrutture di tipo portuale, Civitavecchia e Gaeta, nonché di tipo aeroportuale, Fiumicino e Ciampino (ed eventualmente in futuro l'aeroporto civile di Latina Scalo).

Infine, i mercati ortofrutticoli MOF di Fondi (con un'attività ad alto livello internazionale e produttivo nel settore agroalimentare) e MOL di Latina (con una realtà più locale), mancando di una connessione al vettore su ferro, continuano a produrre un notevole volume di trasporto merci su gomma, aumentando la pericolosità e l'incidentalità delle strade pontine.

Il Documento ha individuato, nella parte meridionale della provincia pontina sulla linea Roma-Napoli, la localizzazione di un ulteriore centro a Minturno, che si verrebbe ad inserire lungo un corridoio trasversale che porterebbe fino all'area di Vasto/Termini in Molise.

4.3.7 Piano di Bacino della Provincia di Latina

Il Piano di Bacino della Provincia di Latina è stato redatto dal Centro Interdipartimentale L.U.P.T. dell'Università degli studi di Napoli "Federico II". Il piano ha come obiettivo la completa ridefinizione delle linee del trasporto pubblico su gomma che interessato il territorio provinciale.

L'analisi della domanda di spostamenti generata dalla provincia di Latina ha evidenziato che, su circa 555.000 spostamenti giornalieri, solo il 6,2% circa avviene con il trasporto pubblico. Di questi spostamenti effettuati col mezzo pubblico, circa il 41% avviene per motivi di studio e circa il 35% per motivi di lavoro.

Per quanto concerne il trasporto su mezzo privato, i dati ACI al 2009 hanno stimato circa 345.117 autovetture circolanti nella provincia di Latina, con una dotazione autovetture/abitante pari a 0,63 (la più bassa rispetto alle altre province del Lazio).

L'analisi dello stato attuale ha evidenziato che sul territorio della provincia sono presenti sei poli attrattori e generatori di spostamenti suddivisibili in due livelli in funzione dell'entità dei volumi di traffico generati e attratti. Al primo livello appartengono i quattro poli principali costituiti dal capoluogo Latina e dalle città di Aprilia, Cisterna di Latina e dalla conurbazione di Formia e Gaeta. Al secondo livello appartengono Fondi e Terracina.

Il metodo di progettazione adottato, basato sulla domanda di trasporto, non è consistito nella rivisitazione delle linee attuali, ma in un completo ridisegno delle linee basato su uno studio approfondito Origine/Destinazione.

Le proposte progettuali del Piano prevedono le seguenti azioni:

- Eliminazione delle sovrapposizioni tra diverse modalità del trasporto collettivo;
- Massimo potenziamento dell'integrazione modale ovvero previsione delle linee di adduzione al ferro sottolineatura della necessità di sviluppare il migliore coordinamento tra gli orari di ferro e gomma;

- Massimo potenziamento dell'accessibilità ai servizi scolastici, sanitari e socio – amministrativi;
- Tempo a bordo non superiore a un'ora per quanto possibile.

Sulla base delle azioni suddette sono stati individuati i collegamenti strategici interni alla provincia, che sono:

- I collegamenti con la stazione FS di Latina Scalo;
- I collegamenti con la stazione FS di Formia;
- I collegamenti con la stazione FS di Campoleone.

In relazione al potenziamento dei collegamenti da e verso le stazione delle linee su ferro, si sottolinea che il collegamento Latina – Latina Scalo viene considerato solo temporaneo giacchè verrà eliminato dopo il completamento della linea metropolitana Latina – Latina Scalo (in fase di progettazione). La progettazione di questo tronco di metropolitana, insieme alla ristrutturazione della linea Formia – Gaeta, rappresentano le opere infrastrutturali più significative della provincia a livello di trasporto pubblico.

I collegamenti strategici con i comuni esterni alla provincia sono:

- I collegamenti con la stazione FS di Frosinone;
- I collegamenti con la stazione FS di Velletri;
- I collegamenti con la stazione FS di Cassino;
- I collegamenti con la stazione FS di Fiumicino.

La definizione dei collegamenti strategici ha portato alla predisposizione di due scenari: uno riferito all'assetto festivo ed estivo delle linee, l'altro all'assetto invernale. Si è pervenuti a una configurazione di 55 linee invernali e 60 linee in esercizio nei giorni festivi.

Tenuto conto del sistema di relazioni analizzato e della possibilità di un interscambio con altri modi di trasporto, si sono individuati i seguenti possibili attestamenti per le linee: Aprilia, Cisterna di Latina, Latina, Terracina, Fondi, Formia ed, eventualmente, in aggiunta o in sostituzione di Terracina, il polo di Priverno.

In inverno, il 69% delle linee favorisce il trasporto per motivi di studio, il 56% serve strutture sanitarie e l'83% delle linee transita o è attestato presso stazioni ferroviarie. In estate, non considerando gli spostamenti per motivi di studio, il 51% delle linee serve le strutture sanitarie e ancora l'83% transita o è attestato presso stazioni ferroviarie.

Il numero di corse varia a seconda del periodo o del tipo di linea. In inverno si passa da un minimo di 6 a un massimo di 12 corse previste per direzione distribuite nell'arco della giornata. In estate i valori minimo e massimo sono rispettivamente di 4 e 8 corse/giorno per direzione.

4.3.8 Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Viterbo

Il PTPG della Provincia di Viterbo individua una serie di indirizzi al fine di migliorare il sistema della mobilità (i collegamenti regionali e le interconnessioni) attraverso l'adeguamento ed il completamento delle reti di trasporto su ferro e stradali.

In questa direzione, il PTPG indica come prioritario il potenziamento del trasporto ferroviario, soprattutto il miglioramento della attuale linea Viterbo-Roma ed il ripristino della linea Civitavecchia-Orte. Quest'ultima, contestualmente al completamento della trasversale nord, consentirà il collegamento rapido e con modalità diverse (ferro, gomma) delle merci tra il porto di Civitavecchia (il più importante della Regione) e l'interporto di Orte (centro intermodale ancora da realizzare) consentendo così, attraverso il collegamento alla ferrovia Roma-Firenze e all'Autostrada del Sole, l'attivazione di un sistema relazionale a livello nazionale ed internazionale.

A livello più strettamente provinciale l'obiettivo sarà quello di inserire l'attuale sistema infrastrutturale "in rete" amplificandone gli effetti diffusivi, in cui ogni centro urbano (e relativo ambito) assumerà un ruolo strategico nei confronti degli altri ambiti di centralità e dell'intero territorio provinciale.

Questa strategicità si caratterizzerà con: aree e nodi di scambio di trasporto intermodale e di collegamento sia interprovinciale che superiore; centri che risentono in maniera marcata l'influenza dei centri maggiori; centri di servizio d'aree sub-provinciali.

Questa riorganizzazione dovrebbe avvenire attraverso una ristrutturazione viaria e ferroviaria (potenziamento ed ampliamento), supportata da uno o più assi portanti che collegano le varie centralità urbane, al quale si relazionano le aree "marginali", e vi si innestano "a pettine" le infrastrutture trasversali con diverse caratteristiche e qualità (dalle "strade parco" alle interconnessioni ed alta velocità e capacità di trasporto).

Il sistema della mobilità nella provincia di Viterbo è costituito da un insieme articolato di infrastrutture che deriva da una lunga sedimentazione storica, per lo più di epoca romana.

Successivamente con la costruzione delle ferrovie e delle autostrade, si è giunti alla attuale armatura che ha ribaltato l'assetto precedente.

Infrastrutture ferroviarie

La mobilità delle merci e delle persone risulta decisiva per la qualità della vita e dello sviluppo economico, e per questo è necessaria una visione integrata della rete infrastrutturale, combinando il trasporto su ferro con quello su gomma, il trasporto pubblico con quello privato. La mancata capacità programatoria della Regione, invece, ha fatto sì che la rete ferroviaria di collegamento della Provincia ha subito un declassamento tale da sfiorare lo smantellamento.

La crisi del trasporto pubblico trova soluzione nel considerare portante il sistema ferroviario per i collegamenti con Roma, mentre quello stradale deve essere di supporto al primo garantendo il collegamento interno.

Quindi, è importante il ripristino della ferrovia Orte-Civitavecchia in collegamento con la linea Orte-Falconara che, in connessione alla realizzazione del Centro Intermodale di Orte, consentirebbe l'utilizzo pieno delle potenzialità del porto di Civitavecchia e nuove

possibilità per il polo industriale di Civita Castellana nonché un'alternativa al polo industriale di Terni.

L'importanza del nodo di Orte è evidenziata anche nel P.T.C.P. della Provincia di Terni, in cui si rileva che il maggior numero di fermate delle corse ferroviarie viene effettuato proprio in quella stazione, capace di connettere oltre le linee principali (Orte-Ancona e Roma-Firenze) anche le secondarie di collegamento tra le due province (Orte-Capranica e Orte-Attigliano-Viterbo).

Decisivo è, anche, il collegamento con l'area romana dove il trasporto collettivo si svolge per l'80% su gomma, andando ad incrementare le criticità sulla viabilità attuale.

Mentre tutto il nord della Provincia risulta privo di collegamenti ferroviari, quello riguardante Viterbo-Roma presenta un utilizzo scarsissimo, in quanto obsoleto.

L'obiettivo è riqualificare decisamente la tratta Viterbo-Roma, via Capranica, attraverso l'elettrificazione ed il raddoppio che permetterebbe di mettere in comunicazione il Capoluogo con la Capitale in modo rapido ed efficace agganciandosi al tratto Roma-Cesano (già ristrutturato in occasione del Giubileo 2000).

Il trasporto pubblico su gomma, invece, dovrà essere complementare, connettendo le linee Co.Tra.L. con le stazioni ferroviarie, ivi compreso il terminal di Viterbo. D'altra parte va detto che, incrementando il numero delle corse ferroviarie, diminuirebbe drasticamente quello delle corse degli autobus con una riduzione significativa dei costi. Un siffatto rapido collegamento consentirebbe il pieno decollo dell'Università, delle attività congressuali, del turismo e delle manifestazioni culturali e folkloristiche della Tuscia. Inoltre, gli attuali assi ferroviari principali di Orte e della fascia costiera conserverebbero la loro funzione di collegamento della Provincia con la rete ferroviaria nazionale.

Il potenziamento della rete ferroviaria risulta decisiva ai fini della realizzazione di una griglia infrastrutturale integrata con la viabilità.

Per questo obiettivo strategico viene proposto un nuovo interesse verso il servizio ferroviario, specialmente per quanto riguarda il traffico locale, legato principalmente al pendolarismo, a fronte di un sostanziale incremento del traffico stradale.

Questo potenziamento del servizio pubblico su rotaia dovrà avvenire attraverso l'adeguamento della rete ferroviaria che si attua con l'ammodernamento delle tratte esistenti ed il riuso di quelle che offrono l'opportunità di migliorare la maglia ferroviaria esistente.

Come per la viabilità, anche il sistema ferroviario di grande comunicazione si attesta in maniera tangenziale rispetto al territorio provinciale, correndo parallelo all'autostrada A1, con un unico accesso ad Orte (Orte Scalo).

In questo caso, gli obiettivi regionali prevedono la riutilizzazione della linea Roma-Orte, alleggerita dalla AV, per la rete regionale e di connessione interregionale.

In coerenza con la strategia regionale, si prevedono azioni volte al rafforzamento/completamento delle linee radiali che dalla Capitale vanno verso i capoluoghi di provincia, e quindi, la tratta Roma-Viterbo.

Il rinnovato interesse verso la rete di secondo livello, si sviluppa a seguito dell'incremento del traffico locale, legato soprattutto al pendolarismo, in termini nuovi di efficienza e di redditività.

L'obiettivo del potenziamento del servizio pubblico su rotaia passa attraverso l'adeguamento della rete e una serie di provvedimenti relativi all'esercizio del servizio (orari, politiche tariffarie, ecc.).

In particolare, questi interventi sono stati inseriti tra le proposte di intervento della Provincia nel PRUSST denominato "Patrimonio di S. Pietro in Tuscia ovvero Il territorio degli Etruschi".

Rispetto al Sistema della Mobilità-Rete Ferroviaria la previsione del ripristino della tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica (insieme al miglioramento della Capranica-Orte), che costituisce il raddoppio su ferro della Trasversale Nord, è da molti anni sul tappeto.

Infatti, questa ipotesi è inserita in tutti gli strumenti di pianificazione territoriale ai vari livelli a partire dalla Regione (PTRG), nonché in quelli della programmazione negoziata come il PRUSST "Il Patrimonio di S. Pietro in Tuscia ovvero Il Territorio degli Etruschi".

Sempre in coerenza con la strategia regionale si prevede il raddoppio della tratta a binario unico (Viterbo-Bracciano) della linea Roma-Viterbo. Tale intervento risulta nello scenario degli interventi 2006-2007 del Protocollo d'Intesa siglato il 14/2/2006.

Il rinnovato interesse verso la rete di secondo livello, si sviluppa a seguito dell'incremento del traffico locale, legato soprattutto al pendolarismo, in termini nuovi di efficienza e di redditività.

Infrastrutture stradali

Dall'analisi del sistema infrastrutturale della provincia emerge l'emarginazione della viabilità principale dai grandi flussi nazionali, derivante dal fatto che l'Autostrada del Sole A1 interessa in maniera tangenziale il territorio provinciale. A questo va aggiunta la carenza di accessi diretti al territorio rispetto a questa grande direttrice della valle del Tevere.

Riguardo questo specifico tema, obiettivo strategico del PTPG sarà quello del miglioramento della viabilità di penetrazione, con particolare riferimento ai collegamenti dell'Acquesiano e della Teverina con le relative aree contermini dell'Orvietano.

In particolare, così come indicato nello Schema di Piano di Sviluppo Infrastrutturale della Tuscia inserito tra le proposte di intervento della Provincia nel PRUSST denominato "Patrimonio di S. Pietro in Tuscia ovvero Il territorio degli Etruschi", viene ipotizzato un asse di collegamento Lago di Bolsena-Autostrada A1.

A questo asse è legata la necessità della apertura di un nuovo casello localizzato in posizione pressoché baricentrica tra le due uscite esistenti di Attigliano e Orvieto (distanti tra loro di circa 32 km.).

Tale ipotesi, sostenuta esplicitamente e più volte sollecitata anche dai Comuni dell'area interessata, tende a creare un punto nodale per il collegamento ai grandi flussi nazionali del territorio provinciale di Viterbo, nonché di quello di Terni.

Su questo punto nevralgico si connette anche un altro asse di collegamento provinciale proposto: Viterbo Valle del Tevere (necessario per ottenere un collegamento veloce tra la zona centrale della provincia con le aree produttive e le grandi linee di comunicazione), che diviene parte dell'asse Civitavecchia-Cesena.

La questione riguarda anche il problema dei collegamenti trasversali, che viene affrontato dalla stessa Regione Lazio sostenendo come “necessaria ed improcrastinabile” la riorganizzazione della rete viaria regionale “ovviando al difetto di comunicazione viaria trasversale rispetto al preesistente sistema radiale”.

Risulta fondamentale, quindi, il completamento della Trasversale Nord (Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni) che, oltre a consentire il più vasto collegamento interregionale “dei due mari” (Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti-Avezzano), consentirebbe la realizzazione ed il decollo del Centro Intermodale di Orte.

La Rete Regionale Primaria, nel territorio provinciale, oltre al citato asse trasversale, comprende i collegamenti longitudinali paralleli al sistema autostradale costituiti dalla SS2 Cassia (ora SR143 Cassia) e dalla SS1 Aurelia.

Per quanto riguarda la Strada di Grande Comunicazione SR143 Cassia, il tratto compreso tra Monterosi e Viterbo necessita di un ammodernamento che, in base al documento di politica ambientale della Provincia di Viterbo, tenga conto del problema della sostenibilità ambientale sia per le scelte tecniche che di tracciato, ha l'obiettivo di bypassare i centri abitati che costituiscono delle strozzature rispetto al volume di traffico veicolato su questo tratto che mette in comunicazione Viterbo con la Capitale.

Il potenziamento delle direttrici longitudinali SS71 Umbro-Casentinese (ora SP152 Umbro-Casentinese) e SS74 Maremmana (ora SP144 Maremmana) risulta utile per migliorare la diffusione dei grandi flussi di comunicazione provenienti dalla Trasversale Nord attraverso il nodo di Viterbo. Quindi, sia la Trasversale che la nuova Cassia faranno emergere il nuovo ruolo di Viterbo (cerniera del Sistema) come centro di scambio e di servizi a livello sovraregionale.

È emersa una problematica in relazione al Porto di Civitavecchia, connesso con l'asse tirrenico tramite l'Aurelia che, nel tratto Civitavecchia-Capalbio, è caratterizzata da un traffico veicolare e di merci di dimensioni insostenibili. Infatti questa arteria, oltre ad essere l'unica via di comunicazione tra i Comuni di Civitavecchia, Tarquinia e Montalto di Castro, costituisce l'unica connessione con il polo di Grosseto e l'area della Toscana meridionale.

In sostanza l'Aurelia svolge contemporaneamente la funzione di asse a servizio dei grandi traffici interregionali e di strada a servizio del territorio interessato, in particolare dei comuni sopracitati.

Dai documenti di programmazione regionali viene “rappresentata la necessità di separare le due funzioni non già attraverso la costruzione di una nuova arteria autostradale, ma attraverso il potenziamento in sede della stessa Aurelia attraverso opportune soluzioni tecniche.

Per questo importante asse di connessione ad andamento peninsulare è, quindi, necessario un adeguamento in grado di mettere in sicurezza il tracciato, garantendo il traffico veicolare e la sicurezza dei cittadini utenti, in una dimensione di sostenibilità attenta alle valenze ambientali, paesaggistiche, storico-archeologiche della maremma toscana e laziale.

Complessivamente, per il tratto laziale, che riguarda la Provincia, è necessario un adeguamento e miglioramento del tracciato che insieme ad un utilizzo decisamente più forte del sistema ferroviario e portuale, arrivi alla creazione di un sistema viario in grado di risolvere i problemi legati alle dinamiche territoriali ed ambientali.

Anche il PTRG, rilevando la presenza di una grave discontinuità nel collegamento della dorsale tirrenica, che va oltre i confini regionali, arrivando fino a Livorno, evidenzia la necessità e l'opportunità del potenziamento dell'attuale SS Aurelia.

Posti questi assi come strutturali, che garantiscono i collegamenti nazionali ed interregionali (A1-Trasversale Nord-Cassia-Aurelia), su di essi si appoggiano le arterie i supporto agli spostamenti che interessano aree d'influenza più limitate.

Uno di questi, di valenza regionale, è rappresentato dal collegamento trasversale, costituito dalla SS312-Castrense (ora SR146 Castrense), che consente il collegamento tra il litorale e le zone interne dell'Alto Lazio, e che, prolungato sulla SS Maremmana (ora SP144 Maremmana), consente il collegamento con la Cassia.

Nello specifico, attraverso una puntuale ipotesi di potenziamento, si verrebbe a realizzare il collegamento tra la direttrice tirrenica Aurelia, l'area nord del Lago di Bolsena (con SS312) e, attraverso la SS74, la Statale Cassia, consentendo poi la prosecuzione verso a zona orvietana (Umbria).

Tra le infrastrutture di penetrazione prevalenti è da ricordare la Via Cimina, ad andamento parallelo alla Cassia, che svolge un'importante funzione di collegamento interno. Essa rappresenta anche un'alternativa per un tratto della Statale Cassia in direzione sud, verso Roma.

La SS493 Claudia (ora SP147 Claudia-Braccianese), da razionalizzare e potenziare, funge da collegamento, oltre che verso il Lago di Bracciano, verso i centri storici rilevanti e relative emergenze archeologiche di Veiano, Blera e Villa S. Giovanni in Tuscia.

Per quanto riguarda gli spostamenti da e per Roma, i comuni che usufruiscono direttamente di questa strada sono Oriolo R., Canale M., Manziana, Bracciano, mentre in maniera marginale quelli di Blera, Villa S. Giovanni in Tuscia e Barbarano R., che sono tra l'altro comuni scarsamente dotati di collegamenti infrastrutturali.

Ulteriori indirizzi del PTPG sono la razionalizzazione e l'ammodernamento di tratti specifici della rete esistente allo scopo di riorganizzare la gerarchia funzionale dell'assetto viario. Si sono individuate altre due arterie di penetrazione costituite rispettivamente dalla direttrice Viterbo-Civita Castellana e dalla SS311 Nepesina (ora SP149 Nepesina).

La prima (Viterbo-Civita Castellana), oltre a costituire un asse molto importante di connessione tra il capoluogo ed il polo industriale (ceramico) di Civita Castellana, unisce anche i centri di Canepina, Vallerano, Vignanello e Corchiano.

Questa arteria si collega a nord con la Trasversale all'altezza di Vitorchiano e si interseca con un altro percorso costituito dalla tratta Orte-Vasanello-Vignanello-Vallerano-Fabrizia di Roma che, proseguendo fino al bivio Sutri/Monterosi, prefigura un ulteriore asse di penetrazione (alternativo alla Cassia) in grado di collegare Orte (Centro Intermodale) e la suddetta SS Cassia, senza passare per Viterbo.

Inoltre, questo asse, se opportunamente integrato, può consentire uno sbocco fino all'Aurelia mediante il prolungamento da Sutri a Bracciano e Cerveteri, costituendo così un'utile integrazione delle risorse turistiche.

La seconda arteria (Nepesina), che dalla Cassia, attraverso i centri produttivi di Nepi-Castel S.Elia, raggiunge CivitaCastellana, bypassando il centro urbano verso l'area industriale, attraverso la sua diramazione verso nord, presso Borghetto (SS315), raggiunge Orte, passando per Gallese Scalo, e verso est arriva a Magliano Sabino dove si riconnette all'A1.

Infrastrutture puntuali

In merito all'apertura al traffico civile e commerciale dell'aeroporto di Viterbo è stato siglato, in data 20 luglio 2000, un Protocollo d'Intesa tra Ministero dei Trasporti, Ministero della Difesa, Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), Regione Lazio, Comune di Viterbo, Provincia di Viterbo, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Viterbo (Delibera G.P. n. 178/2000).

In data 23/10/08 è stata insediata la "cabina di regia" per velocizzare le procedure per la realizzazione dello scalo di Viterbo, che consentirà la delocalizzazione di Ciampino.

L'opportunità dell'apertura al traffico civile e commerciale è stata riconosciuta dagli enti locali come una iniziativa in grado di incentivare lo sviluppo socio-economico del viterbese anche attraverso opportune azioni sinergiche tra le pubbliche amministrazioni e l'imprenditoria locale.

La Provincia ha inserito l'aeroporto all'interno delle proprie proposte contenute nel P.R.U.S.S.T. denominato "Il Patrimonio di S.Pietro in Tuscia ovvero Il Territorio degli Etruschi", approvato con Decreto del 19 aprile 2000.

Questa iniziativa è proseguita e si è concretizzata con la costituzione della Società per azioni denominata "Società Aeroporto di Viterbo SpA", a cui la provincia ha dato la propria adesione con deliberazione consiliare n. 9 del 7 febbraio 2001.

La società dovrà farsi carico della progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio delle attività aeroportuale, nonché delle attività connesse e collegate.

Inizialmente il capitale della Società è ripartito nella misura di 1/3 per ciascuno dei tre Enti (Comune, Provincia, Camera di Commercio) con la prospettiva che la Società dovrà essere a capitale prevalentemente privato (in misura non inferiore al 51%).

L'offerta di nuove capacità deve essere accompagnata da idonee attrezzature di scambio modale per cui assume particolare importanza l'organizzazione di un organico sistema dell'intermodalità, articolato in vari livelli.

Mentre i centri intermodali svolgono il loro ruolo nell'ambito del trasporto delle merci e della possibilità di trasferire quote sempre maggiori al trasporto su ferro alternativo a quello su strada (scambio gomma/ferro), gli interporti presentano una serie di funzioni più complesse (piattaforma logistica) ponendosi quindi in una scala gerarchicamente più elevata per quando riguarda i servizi complementari offerti.

Questi ultimi vengono distinti in Poli Logistici a vocazione operativa di Bacino, prevalentemente a servizio delle aree produttive e di consumo locali, ed in Poli a vocazione

operativa di Ampio Raggio, prevalentemente a servizio della logistica che opera a livello nazionale ed internazionale (punti di convergenza di flussi aventi origini e destinazioni esterni alla regione).

I terminal intermodali, inoltre, si configurano come nodi di interscambio tra il nodo ferroviario e quello stradale comprendenti anche le attrezzature della movimentazione, quali lo scambio intermodale, lo stoccaggio e, possibilmente, la commercializzazione all'ingrosso.

Gli scali ferroviari merci a vocazione specializzata, sono configurati come i precedenti ma interessano nodi ferroviari e stradali convenzionali, caratterizzati da domanda di trasporto specifica. Sono perciò destinati al servizio di determinati comparti produttivi e localizzati all'interno del loro bacino, o comunque in modo da raccordare le aree produttive alla rete.

Infine i nodi di scambio sono rivolti al servizio del traffico passeggeri per il passaggio tra ferrovia e trasporto pubblico/privato su gomma, configurandosi come parcheggi di scambio attrezzati.

La nuova organizzazione del sistema relazionale delineato, comporta quindi la necessità di integrare le due modalità ferro/gomma attraverso l'efficienza dei nodi di interscambio, quali:

- aeroporti;
- porti;
- stazioni ferrovie e di autolinee;
- centro merci;
- parcheggi di scambio.

In concreto si tratta del potenziamento del Porto di Civitavecchia, con relativa piattaforma logistica in connessione con aree produttive in fase di crescita, e della realizzazione dell'Interporto/Centro Merci di Orte, localizzato presso gli incroci della A1 con la Trasversale Nord e della linea Roma-Firenze con quella Civitavecchia-Orte (da riattivare).

Considerando l'importanza dei nodi di interscambio ai fini della funzionalità del trasporto pubblico e della integrazione con quelli privati, è necessaria la diffusione di questo tipo di attrezzature, anche di ridotte dimensioni. Per la loro ubicazione nella provincia di Viterbo, il Piano Regionale indica quelle riportate nell'accordo di programma con le FS, che sono: Civita Castellana, Gallese, Orte (linea Roma-Orte-Chiusi); Oriolo R., Bassano R., Vetralla, Capranica, Viterbo (linea Roma-Viterbo).

4.3.9 Piano di Bacino della Provincia di Viterbo

Il Piano di Bacino della Provincia di Viterbo è stato redatto dal Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'università La Sapienza.

Nel Piano le azioni di Piano sono state mirate a:

- riequilibrare la scelta modale verso i servizi collettivi;
- adeguare il modello di mobilità locale a misura di utenza, in risposta a specifiche esigenze;

- rispettare il territorio nelle sue vocazioni;
- recepire le indicazioni degli strumenti di governo del territorio;
- prevedere servizi e strumenti innovativi.

La attenta analisi del territorio, unita all'individuazione delle richieste di mobilità della popolazione, a scopi di studio o lavoro, ha consentito di evidenziare limiti e criticità dell'attuale offerta di trasporto pubblico. Il Piano ha interpretato tali criticità come opportunità per ridisegnare l'offerta secondo una visione ben precisa: *rendere maggiormente attrattivo il trasporto collettivo per disincentivare l'uso dell'auto privata, nell'ambito degli spostamenti quotidiani.*

Ciò ha consentito di predisporre indicazioni progettuali per interventi sia di tipo tradizionale che innovativo.

Nel primo caso, per il trasporto su gomma è stata prevista una generale revisione dei piani di esercizio, applicando misure, come ad esempio il potenziamento delle frequenze, la revisione degli orari di partenza, nuovi collegamenti, ecc.; per il ferro sono state delineate alcune proposte per la velocizzazione di collegamenti critici per i modelli di pendolarismo locale; per l'interscambio gomma-ferro lo studio è stato particolarmente indirizzato a risolvere il problema dei tempi di trasbordo, proponendone criteri per l'ottimizzazione.

Nel secondo caso, sono stati proposti interventi per l'attuazione di servizi non convenzionali, ad esempio quelli a chiamata, efficaci per risolvere i problemi di pendolarismo scolastico e di cura della persona, soprattutto nelle aree a domanda debole.

Per tutti gli interventi proposti nel Piano il denominatore comune è comunque il rispetto del territorio unito alla sostenibilità economica. Infatti, la maggior parte delle proposte a breve termine non richiedono alcuna modifica infrastrutturale, coerentemente con la necessità di contenere le spese e di salvaguardare il territorio.

Le fasi progettuali del Piano sono sostanzialmente quattro:

- Fase 1 - Analisi dello stato attuale dell'assetto del territorio e del sistema del TPL di bacino.
- Fase 2 - Problematiche del territorio ed opportunità per la riprogettazione della rete del TPL su gomma e su ferro.
- Fase 3 - Attività propedeutiche all'aggiornamento della rete del TPL su gomma e su ferro ed azioni collaterali;
- Fase 4 - L'aggiornamento del progetto della rete del TPL su gomma e su ferro.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, l'analisi del Piano ha riscontrato una forte concentrazione della domanda di mobilità in un'area a sud di Viterbo (pendolarismo verso Roma). Da rilevare il ruolo attrattore di Acquapendente, Montefiascone, Bagnoregio, Tuscania oltre che Viterbo.

Per il trasporto su ferro è stato rilevato che intere porzioni del territorio provinciale sono escluse dal trasporto su ferro. Solo Viterbo si qualifica quale polo attrattore di spostamenti

su ferro: attrae circa il 75% degli spostamenti su ferro in ingresso alla Provincia e circa l'87% degli spostamenti intra – provinciali.

Particolare rilevanza assume la domanda di trasporto relativa alla mobilità studentesca della scuola secondaria di secondo grado e universitaria, che vede come primo polo attrattore il capoluogo. L'Università della Tuscia conta 8.444 iscritti, di cui circa il 59% è “fuori sede” ovvero proviene dalla provincia di Viterbo, capoluogo escluso, dal comune di Roma e dalla sua provincia, nonché dalle province limitrofe di Rieti , Terni e da altre aree.

E' stato rilevato che in alcune aree l'offerta di trasporto pubblico su gomma non è idonea.

Le proposte progettuali sono di seguito sintetizzate:

- Adeguamento dell'offerta alla domanda di mobilità rilevata mediante
 - Potenziamento della frequenza delle autolinee tra Vignanello – Corchiano, Viterbo – Bomarzo, Viterbo – Graffignano, Amelia – Viterbo;
 - Anticipazione dell'orario di partenza delle linee tra Arlena di Castro – Piansano, Bassano Romano - Oriolo Romano, Castiglione in Teverina – Graffignano, Vallerano – Corchiano, Tessennano – Tuscania, Viterbo – Graffignano, Viterbo – Corchiano, Amelia – Viterbo, Bolsena - Grotte di Castro, Viterbo – Gallese, Viterbo - Civitella d'Agliano;
 - Ottimizzazione degli interscambi presso le fermate di trasbordo sulle linee Canepina - Civita Castellana, Capodimonte – Tuscania, Ischia di Castro – Tuscania, Ischia di Castro – Acquapendente, Piansano – Canino, Vasanello - Fabrica di Roma, Vitorchiano - Soriano nel Cimino, Viterbo – Bomarzo, Soriano nel Cimino – Bagnoregio.
 - Attivazione di nuovi collegamenti tra Bassano R. - Civita Castellana, Canepina - Castel Sant'Elia, Canepina - Civita Castellana, Castel Sant'Elia - Fabrica di Roma, Nepi - Fabrica di Roma, Vasanello - Civita Castellana, Vitorchiano - Soriano nel Cimino, Vasanello – Corchiano, Otricoli - Civita Castellana.
- Sincronizzazione degli orari ai nodi di interscambio ferro – gomma.
- Sistemi di Trasporto Collettivo Dedicati per studenti e pendolari tra le località Acquapendente – Viterbo,(tre corse al giorno entro le 9h15) ed altrettante pomeridiane, Viterbo – Orvieto, Tarquinia – Roma, Civitavecchia – Viterbo, Viterbo – Roma (via A1) con quattro corse al giorno.
- Sistemi di Trasporto Collettivo Dedicati per le aree a domanda debole per anziani con fermate a richiesta , percorso door-to-door, libero, prenotazione con chiamata in tempo reale, verso un presidio sanitario per i distretti sanitari di Tarquinia, Montefiascone e Vetralla.
- Sistemi di Trasporto Collettivo Dedicati per le aree a domanda debole per studenti con percorso door-to-door, prenotazione, verso un presidio scolastico, da:Capodimonte, Farnese, Gradoli, Ischia di Castro, Latera, Onano, Proceno, Civitella d'Agliano, Lubriano, Arlena di Castro, Cellere, Piansano, Tessennano, Barbarano Romano.

- Migliorare l'offerta di trasporto attuale e in particolare:
 - Velocizzare i collegamenti tra Roma e Viterbo, a situazione infrastrutturale inalterata mediante la realizzazione di SKIP-STOPS service sulle linee Fr3 e Roma – Civita Castellana – Viterbo e il miglioramento dell'interscambio a Roma, Orte e Viterbo;
 - Attivazione della linea Circumcimina tra Viterbo, Fabrica, Caprarola, Ronciglione e Vetralla;
 - Riattivazione della linea Civitavecchia – Capranica – Orte per le merci e per i passeggeri;
 - Revisione del servizio estivo sulla linea tirrenica.

4.3.10 Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Rieti

La Provincia di Rieti ha adottato, con D.C.P. n. 95 del 26 novembre 1999, il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC), secondo le procedure allora vigenti previste dalla L.R. 6/99 (art. 5, comma 4). La documentazione relativa al Piano è stata poi trasmessa alla Regione Lazio per i successivi adempimenti. Il Comitato Regionale per il Territorio, in data 30 gennaio 2003, ha espresso “parere favorevole al PTC della Provincia di Rieti con l'obbligo di adeguarlo alle procedure ed ai contenuti indicati nell'art. 63 della L.R. 38/99. Ciò riguarda le procedure previste per l'adeguamento del PTPG ai contenuti previsti dall'art. 20 e la necessità di “sviluppare e approfondire, ovvero ad integrare e/o modificare, i contenuti dello schema di PTRG [...] nel frattempo adottato dalla Giunta Regionale il 19.12.2000 con Del. n. 2581”.

Per quel che concerne le infrastrutture ferroviarie e stradali, il PTPG distingue nell'ambito provinciale due grandi categorie:

- grandi direttrici di sviluppo;
- rete di accessibilità provinciale,
- reti di accessibilità locale.

Inoltre, sono stati individuati gli assi esterni di accesso che lambiscono il territorio provinciale e che consentono i collegamenti con l'area romana e con l'Umbria e l'Abruzzo.

Infrastrutture ferroviarie

Il territorio provinciale è lambito lungo il versante nord-occidentale della Sabina dalla linea ferroviaria Roma-Firenze (vecchia linea). Strategici per la provincia reatina sono i nodi di connessione di Passo Corese, Poggio Mirteto, Stimigliano e Magliano Sabina, anche in previsione della realizzazione di uno scalo merci a Stimigliano-Passo Corese.

La Provincia di Rieti risulta interessata dalla linea ferroviaria Orte-Terni-l'Aquila-Adriatico, il cui tracciato è adiacente alla SS4 Salaria. Si tratta di una linea con gravi problemi di servizio che la rendono al momento scarsamente appetibile sia per il trasporto di persone che di merci.

La previsione di un nuovo collegamento Roma-Rieti è ritenuto uno dei punti strategici del PTPG ed è correlato al potenziamento della linea Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona. Il tracciato definitivo di tale linea ferroviaria è ancora da definire.

Il PTPG individua le azioni in grado di contribuire alla definizione del tracciato e delle modalità di servizio. In particolare, bisognerebbe garantire:

- una linea ferroviaria a lungo tragitto in grado di collegare l'ambito reatino sia con Roma che con l'Abruzzo e l'Adriatico;
- un servizio con funzione di trasporto passeggeri e merci che possa agevolare sia gli spostamenti interni che con l'esterno;
- la definizione di un tracciato che sia teso alla salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali.

Allo stato attuale, risultano approvati dal CIPE il progetto preliminare della linea Passo Corese-Rieti (delibera 124/2003) ed il progetto definitivo della tratta funzionale Passo Corese-Osteria Nuova (delibera 105/2006).

Infrastrutture stradali

Allo stato attuale i confini provinciali sono lambiti dalle grandi infrastrutture di comunicazione a livello nazionale. Tali infrastrutture garantiscono le connessioni con l'area romana, l'Umbria e l'Abruzzo. Tali arterie sono rappresentate dall'Autostrada A1 Roma-Firenze, l'A24 Roma-L'Aquila e la Superstrada Orte-Terni-Perugia.

L'asse infrastrutturale portante del territorio reatino è rappresentato dalla SS4 Salaria. Su tale asse sono localizzati i principali insediamenti come Amatrice, l'agglomerato di Rieti-Cittaducale, Rieti, Osteria Nuova, Passo Corese. L'arteria è stata ammodernata ed ampliata in molti tratti.

Il territorio è attraversato da un asse trasversale rappresentato dalla SS578 Salto Cicolana oggi rinominata SP67 Salto Cicolana nel Lazio e SR578 Salto Cicolana nel tratto in Abruzzo. Tale asse interessa alcuni ambiti cruciali per lo sviluppo del territorio provinciale: Terni, l'ambito reatino (dove incrocia la via Salaria), l'ambito del Salto, Borgorose, Avezzano. L'asse è stato rafforzato ma il nuovo tratto da Terni al confine provinciale non è stato ancora realizzato.

In relazione al suddetto intervento, risulta approvato con delibera CIPE 131/2003 il progetto relativo alla tratta Terni-confine regionale.

Il collegamento Rieti-L'Aquila è rappresentato dal tratto della SS4 Salaria tra Rieti ed Antrodoco e la SS17 che collega quest'ultimo centro con il capoluogo abruzzese con un tracciato tipico montano.

Per quel che riguarda la rete di accessibilità provinciale gli assi principali sono rappresentati da:

- la SS313 di Passo Corese;
- la SS657 Sabina;
- la Turanense;
- SS314 Licinese e la SS636 di Palombara;

- SS521 di Morro e la SS471 di Leonessa.

La SS313 di Passo Corese rappresenta l'asse portante della Sabina, sia per le connessioni interne che per i collegamenti tra Rieti e Roma in alternativa alla Salaria. La SS657 è l'asse organizzativo dell'insediamento nel versante sudoccidentale della Sabina (Magliano Sabina-Casello A1-Stimigliano-Poggio Mirteto/SS313). La Turanense è l'asse di connessione tra la via Salaria e l'ambito del Turano, con un tracciato tortuoso e difficili condizioni di percorribilità. La SS314 e la SS636 sono gli assi di collegamento secondari di connessione tra la via Salaria e il lembo meridionale della Sabina (Scandriglia, Orvinio). La SS521 e la SS471 sono l'asse di connessione tra Rieti, Leonessa e l'Umbria (Cascia), ma anche tra Leonessa e la valle del Velino, con prosecuzione fino a Montereale in Abruzzo, questo secondo tratto ha caratteristiche di strada montana.

La rete di accessibilità locale rappresenta le infrastrutture stradali relative agli ambiti dei progetti di territorio.

L'intervento strategico che il PTPG prevede per quel che riguarda l'assetto infrastrutturale stradale è l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'attuale tracciato della via Salaria evitando la realizzazione di un'opera con completa ridefinizione di tracciato, che comporterebbe interventi sul territorio ad alto impatto ambientale ed insediativo.

L'assetto infrastrutturale della provincia di Rieti è strettamente connesso con le previsioni delle grandi infrastrutture quali:

- il completamento della dorsale appenninica Sora-Avezzano-Terni-Rieti, con la realizzazione precedentemente indicata del tratto viario Rieti-Terni;
- il potenziamento dell'aeroporto di Rieti (rif. PTRG).

Infrastrutture puntuali

Il PTPG prevede la realizzazione del nodo di interscambio tra modi pubblici a Passo Corese, già favorito dall'attestamento della Fr1 e dalla sua posizione di cerniera con l'area romana. Ulteriori nodi di scambio, con diverse finalità, sono previsti a Stimigliano, Magliano Sabina e ad Osteria Nuova.

Le azioni progettuali individuate dal PTPG devono esplicitarsi a partire da due "punti di vista":

- il punto di vista "provinciale", per quanto riguarda la rete primaria di accessibilità (assi portanti a livello provinciale, assi di connessione tra provincia ed esterno, assi di connessione tra gli ambiti dei Progetti di territorio);
- il punto di vista dei "Progetti di territorio", per quanto riguarda le reti di accessibilità locale.

Per entrambi i punti di vista, è essenziale perseguire la massima integrazione tra gli obiettivi di potenziamento e diffusione dell'accessibilità e quelli relativi allo sviluppo delle funzioni terziarie, dei Sistemi produttivi locali e dei Sistemi insediativi locali.

Il nodo di scambio intermodale di Passo Corese ha anche funzioni di scambiatore legate alle attività produttivo/terziarie dell'agglomerato industriale, con elevate potenzialità connesse al progetto della nuova linea ferroviaria Roma-Rieti, di cui Passo Corese potrebbe essere nodo di testata. Per questo nodo, le azioni di interscambio devono essere definite in sinergia con le

strategie legate allo sviluppo delle funzioni logistiche e terziarie, e con il progetto della nuova linea ferroviaria. Particolare attenzione, in ogni ipotesi strategica, va posta anche alle relazioni con le dinamiche insediative e con il traffico locale.

Per il nodo di Stimigliano l'elemento strategico è il progetto del nuovo scalo merci. Ogni strategia consegue e si correla alla realizzazione del nuovo scalo merci. Particolare attenzione va posta agli effetti di tale scelta sui rilevanti caratteri ambientali del luogo ed alle relazioni con le dinamiche insediative e con il traffico locale.

Le potenzialità del nodo di Magliano Sabina e Civita Castellana sono legate al ruolo di scambio intermodale per gli spostamenti di persone nel contesto della Sabina e l'ambito romano, ma anche alla contiguità con il comprensorio produttivo di Civita Castellana. Le azioni progettuali devono mirare al miglioramento della funzionalità dello scambio intermodale ferro-gomma (sia auto private che mezzi pubblici).

Il nodo di scambio di Osteria Nuova è un nodo di attestamento per lo scambio su gomma pubblico-privato. Si prevede il miglioramento e l'eventuale potenziamento delle funzioni di attestamento per il trasporto pubblico.

4.3.11 Piano di Bacino della Provincia di Rieti

Il Piano di Bacino della Provincia di Rieti è stato redatto dal Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'università La Sapienza. Lo studio si compone di due parti.

Nella prima parte è stata effettuata l'analisi territoriale della provincia, la quale ha evidenziato una quasi totale copertura del trasporto su gomma nei comuni.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, la Fr1 rappresenta la linea principale; la linea Terni – Rieti – L'Aquila è estremamente differente dal punto di vista prestazionale, in quanto più limitata sia per numero di corse giornaliere che di offerta di posti.

I dati censuari del 2011 hanno permesso di quantificare gli spostamenti che avvengono nella provincia: essi ammontano ad un totale di 67.694 che, se rapportati al numero totale di abitanti censiti nel 2001, pari a 147.550 unità, permettono di stabilire come circa il 46% della popolazione della provincia effettui uno spostamento in un giorno feriale tipo. I dati censuari del 2001 sono stati aggiornati all'attualità sulla base delle modificazioni demografiche dell'area di studio.

La quantificazione degli spostamenti su ferro ha permesso di identificare due aree omogenee: quella dei comuni lungo la Fr1 quali generatori di flussi verso Roma (Fara Sabina e Poggio Mirteto) e quella dei comuni ubicati lungo la Terni – Rieti – L'Aquila. Circa il 70% dei comuni non attrae spostamenti e circa il 25% non ne genera. Si evince, dunque, una esclusione dalle dinamiche su ferro di intere porzioni di territorio, chiaramente influenzata dalle distanze dei centri dalla ferrovia o dalle condizioni orografiche.

La domanda di trasporto privato, invece, ribadisce il ruolo di Rieti quale polo di origine/destinazione primario con quasi tutti i comuni della provincia, l'esistenza di assi molto consistenti tra Rieti e la Capitale e Rieti e Cittaducale e l'esistenza di collegamenti di pari entità fra i comuni della bassa Sabina sia con Rieti che con Roma. Si sottolinea l'importanza di alcuni centri minori che divengono snodi per collegamenti a più corto raggio come Borgose, Poggio Mirteto o Cittaducale.

La domanda di trasporto pubblico su gomma evidenzia una sorta di rete con pochi centri che sembrano svolgere una funzione tipo hub (Rieti, Poggio Mirteto, Passo Corese , Borgorose). I comuni più a sud della Sabina (ad es. Monteleone, Frasso, Scandriglia), come già evidenziato a proposito dei collegamenti con il mezzo privato, presentano spostamenti di pari entità sia con il capoluogo che con la capitale.

L'assegnazione del trasporto pubblico su gomma ha evidenziato che la direttrice più significativa in termini di flussi giornalieri è la SS n.4, il collegamento Rieti - Roma risulta il più caricato con circa 2200 passeggeri/giorno; il capoluogo ed il suo hinterland esercitano un forte potere attrattivo/generatore in quanto si registra un flusso medio di circa 200 passeggeri/giorno ad esempio sulle linee: Amatrice – Rieti, Antrodoco – Rieti, Poggio Bustone – Rieti; si registrano poi flussi consistenti sulle linee di adduzione ai comuni posti lungo la FR1, a conferma del forte pendolarismo verso Roma; nell'area sud-orientale della provincia, i flussi si concentrano sulle linee che transitano sulla SS n.578 e sulla A24 e A25 verso Roma e le province abruzzesi limitrofe.

L'assegnazione del trasporto pubblico su gomma ha evidenziato la forte attrattività della Fr1, in particolare per la sua funzione di collegamento verso Roma e la concentrazione dei flussi tra Rieti ed Antrodoco lungo la linea Terni – Rieti – L'Aquila.

La seconda parte del Piano di Bacino viene descritto il progetto della rete del trasporto pubblico su gomma e ferro.

Per risolvere le criticità evidenziate in fase di analisi sono stati definiti due tipi di interventi:

- Servizi di tipo tradizionale su ferro e gomma;
- Servizi di tipo innovativo su ferro e gomma.

Nel primo tipo rientrano:

- Sincronizzazione degli orari ai nodi di interscambio gomma – gomma e gomma – ferro. In particolare sono stati studiati i principali nodi di interscambio gomma-gomma che interessano la provincia, analizzando gli orari di arrivo e partenza delle corse. Sincronizzando alcune partenze con gli arrivi di linee feeder si possono ridurre i tempi di attesa e di viaggio degli utenti;
- Revisione dell'offerta dei collegamenti attuali su gomma: attivare un ulteriore collegamento in una fascia oraria con domanda non soddisfatta al fine di minimizzare i tempi di trasbordo, aumentare la frequenza e l'accessibilità di nodi e linee;
- Adeguamento del numero di collegamenti su ferro tra nodi principali;
- Introduzione di dispositivi per l'accessibilità degli utenti diversamente abili.

Nel secondo tipo rientra l'introduzione di servizi shuttle su gomma tra nodi principali, in modo da avere un collegamento diretto su direttrici caratterizzate da elevata domanda di spostamento come Rieti – Passo Corese, Amatrice – Rieti, Borgorose – Rieti, Poggio Mirteto – Rieti.

4.4 Strumenti di pianificazione comunale

4.4.1 *Piano Regolatore Generale del Comune di Roma*

Il Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma è stato adottato nel 2003 ed approvato il 12 febbraio 2008 con deliberazione n. 18 del Consiglio Comunale.

La proposta di sistema di mobilità per il nuovo PRG segue espressamente i criteri di pianificazione di una mobilità sostenibile, definiti dal Libro bianco 2001 UE e, a livello nazionale, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Per tentare di contrastare l'emergenza inquinamento, da un lato è necessario perseguire a livello nazionale politiche di riconversione in tempi medio – lunghi del parco circolante individuale e collettivo con veicoli a basso grado di emissioni, mentre a livello locale è indispensabile che le misure di politica urbana, già avviate dall'Amministrazione comunale, portino a riequilibrare la ripartizione modale a favore del trasporto collettivo, contrastando nello stesso tempo la congestione delle strade, l'incidentalità, l'invasione dello spazio pubblico.

Non si tratta dunque di ridurre i livelli di mobilità urbana e metropolitana, che sappiamo essere comunque legati alle esigenze dello sviluppo economico e della competitività urbana, ma di aumentare l'efficienza e le prestazioni del sistema riducendo nello stesso tempo le esternalità negative. Anzi sul piano delle competitività occorre recuperare il *gap* con le città europee di riferimento. Roma ha infatti la peggiore ripartizione modale, il più elevato tasso di motorizzazione, le peggiori prestazioni di trasporto pubblico e la minore presenza di trasporto pubblico su ferro.

In tale quadro di riferimento, i principali criteri di intervento che hanno orientato le proposte di assetto della mobilità nel nuovo PRG hanno riguardato:

- una stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità in sede di pianificazione degli usi del suolo e di disegno dei vari tipi di rete nonché di programmazione ed attuazione contestuale dei sistemi di trasporto e degli insediamenti;
- la consapevolezza di dover concentrare gli sforzi su forti investimenti per realizzare infrastrutture di trasporto rapido di massa con orizzonti di medio lungo-periodo;
- la necessità di perseguire anche soluzioni di breve periodo di tipo più leggero capaci di velocizzare e dare priorità, accessibilità e affidabilità al trasporto pubblico di superficie in grado di apportare benefici meno consistenti ma in tempi più rapidi e a costi contenuti;
- la necessità di far lavorare le diverse reti in modo integrato attraverso punti di corrispondenza e nodi di scambio;
- l'opportunità di estendere e proteggere nello stesso tempo forme di mobilità pedonale e ciclabile;
- la ricerca di strumenti normativi e organizzativi per la razionalizzazione della distribuzione delle merci a livello territoriale (ferrovie dedicate e interporti) e in ambito urbano attraverso piattaforme logistiche anche di piccole dimensioni;

- la predisposizione di apparati fisici e normativi finalizzati a ridurre l'impatto ambientale da traffico motorizzato.

Per quanto riguarda la politica di integrazione del sistema insediativo con quello dei trasporti, si è fatto riferimento al modello di "concentrazione decentralizzata" che si basa sullo sviluppo policentrico e la localizzazione dei servizi attorno ai nodi della rete di trasporto pubblico a elevate capacità, estesa nelle periferie e resa più capillare nell'area centrale.

La rete di trasporto pubblico, organizzata intorno a direttrici ad elevata capacità su ferro e su corridoi di superficie con elevate prestazioni ed ad una rete di adduzione su autobus, può agire da catalizzatore di uno sviluppo compatto nelle zone suburbane.

Gli obiettivi sono:

- realizzare un significativo riequilibrio tra le modalità del trasporto collettivo e individuale, riducendo in maniera significativa la dipendenza dai mezzi di trasporto motorizzati individuali e spostando quote consistenti della domanda e di risorse sui servizi collettivi;
- migliorare le condizioni ambientali, attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, e la sicurezza dei cittadini durante gli spostamenti.

Il sistema si basa su una rete principale che utilizza diverse tecnologie: linee ferroviarie, metropolitane, tranviarie e corridoi per il trasporto pubblico in sede propria con sistemi innovativi ad alte prestazioni. Il servizio autobus completa il sistema con una elevata capillarità e svolge il ruolo di adduzione al sistema del ferro nei nodi di interscambio. Le aree a bassa densità di domanda prevedono servizi con minibus, anche a domanda.

La rete stradale, con un incremento limitato a pochi essenziali tratti che completano soprattutto l'intelaiatura portante del settore orientale, è riclassificata per conseguire minori impatti nelle zone residenziali, un deflusso più regolare, ed evitare prestazioni che possano ridurre la competizione del trasporto pubblico.

Rete ferroviaria

La rete ferroviaria esistente, in via di potenziamento, nell'area metropolitana ha una estensione di circa 430 km e 106 fra fermate e stazioni. A completamento la rete avrà una estensione di circa 470 km e 133 fermate e stazioni.

Fra i più importanti interventi definiti dal PRG vi sono:

- la chiusura dell'anello di cintura nord fra le stazioni di Vigna Clara, Nuovo Salario e Nomentana, per una lunghezza di circa 4 km con un nuovo ponte sul Tevere, la riattivazione delle fermate di Farneto e Vigna Clara e la creazione a Tor di Quinto di un importante nodo di scambio con la linea Roma-Viterbo e con il terminale nord della nuova linea metro C; la realizzazione di tale intervento consentirà sia la possibile attivazione di servizi ferroviari di tipo urbano e metropolitano sull'anello sia la connessione per le linee nazionali passeggeri e merci fra "il corridoio appenninico" (Roma – Firenze - Milano) e il "corridoio tirrenico" (Roma - Pisa- Genova);

- la realizzazione di un by-pass ferroviario a sud-ovest della città fra le stazioni di Ponte Galeria e S. Palomba, in stretta relazione con la chiusura dell'anello, per una lunghezza di circa 26 km; a metà strada nei pressi di Vitinia è prevista la creazione di un importante nodo di scambio ("Tevere sud") con la Roma – Lido, da innestare sulla metro B e due nuove stazioni sono proposte a Castel Romano e a Pomezia; questo raccordo ferroviario che attraversa la Valle del Tevere con un nuovo ponte consente tre importanti connessioni: a livello metropolitano e regionale fra la piana pontina, Roma, Fiumicino e Civitavecchia, a livello nazionale fra il corridoio tirrenico nord e quello sud e di entrambi con l'aeroporto di Fiumicino, favorendo quindi anche l'intermodalità treno-ferrovia;
- la creazione di una direttrice ove privilegiare il transito delle merci da S. Palomba verso gli interporti e Cargo City di Fiumicino, le piattaforme logistiche e il futuro centro merci di Poggio Mirteto;
- realizzazione del Nodo di scambio Pigneto fra Fm1 e linea metro C.

L'effetto più rilevante dei precedenti interventi unitamente all'attivazione della AV Roma-Napoli, sarà quello di liberare il nodo ferroviario di Roma dai traffici di attraversamento di lunga percorrenza dedicati per lo più alle merci e quindi la possibilità di intensificare le frequenze delle linee Fm di tipo metropolitano fino a 5 minuti; l'obiettivo è quello di incentivare in modo sostanziale i collegamenti ferroviari rispetto a quelli del trasporto individuale su gomma all'interno dell'area metropolitana, non solo quelli di tipo pendolare con destinazione Roma; per raggiungere tale obiettivo sono previsti anche numerosi interventi di potenziamento delle linee (già in corso), di adeguamento tecnologico e la creazione di 23 nuove fermate che renderanno più capillare il servizio anche all'interno del tessuto urbano.

Per quanto riguarda le stazioni e le fermate ferroviarie, il PRG conferma quanto previsto dall'Accordo di Programma sul Nodo ferroviario di Roma dell'8 marzo 2000:

- previsione di una nuova fermata sulla linea Fm7 denominata "Statuario", con previsione di un nodo di scambio intermodale con via Appia Nuova;
- possibilità di spostamento della fermata Portuense sulla linea Fm1 in corrispondenza di piazza Meucci e del previsto Corridoio del trasporto pubblico di superficie.

Rete metropolitana

Il nuovo PRG aggiunge a quella esistente una rete di 76 km e 94 stazioni, di cui 11 km e 13 stazioni già attive (linea B1 Bologna – Conca d'Oro) o di prossima apertura (linea C tratta Pantano – Centocelle e tratta Centocelle - San Giovanni, fermata linea B1 Jonio).

Nei settori orientale e meridionale della città il PRG ha previsto un sistema di trasporto complementare alle metropolitane, costituito dalla rete dei "corridoi del trasporto collettivo in sede propria", che svolge rispetto al metrò una funzione di gronda tangenziale o di adduzione.

Si prevedono i seguenti interventi di ampliamento della rete delle metropolitane:

- i prolungamenti della metro A a sud-est da Anagnina a Romanina e verso ovest da Battistini a Torrevecchia, a cui si aggiunge il prolungamento fino a Casalotti - Casal Selce;
- il forte potenziamento della metro B sulla direttrice Aniene – Centro - Tevere con l’innesto sulla Roma - Lido fino ad Ostia e il suo prolungamento verso est da Rebibbia fino a Casal Monastero GRA. Inoltre è prevista la diramazione a sud da Magliana fino a Cecchignola e a nord da Jonio a Porta di Roma;
- la nuova linea C da Tor di Quinto a Pantano collegherà il centro con le direttrici metropolitane Casilina - Prenestina e Cassia - Flaminia, con una diramazione verso la via Togliatti e l’autostrada A24 ed una verso l’Università di Tor Vergata;
- linea D pressoché parallela alla linea B dal quartiere Talenti all’Eur.

Corridoio del trasporto pubblico in sede propria

In aggiunta ai circa 50 km delle sei linee tranviarie esistenti, a prevalente servizio dell’area centrale, il nuovo PRG prevede la realizzazione di circa 200 km di nuovi “corridoi” riservati al trasporto pubblico di superficie (14 linee) prevalentemente lungo la grande viabilità tangenziale in periferia, che ha una riserva di capacità, e lungo le strade di nuova previsione. Tali corridoi, offrendo al trasporto pubblico di superficie sedi dedicate, consentono di attivare un servizio ad alte prestazioni anche in termini di portata, velocità commerciale, sicurezza e confort con vettori di diversa natura (metro leggeri, tram, filobus, bus ecologici) a seconda della capacità richiesta dalla domanda.

Le funzioni di tali corridoi sono molteplici:

- garantire un’offerta di trasporto efficiente a quelle aree caratterizzate da densità non compatibile con la metropolitana;
- raccordare per linee tangenziali la maglia radiale delle metro e delle Fm, migliorando l’effetto-rete e quello di “gronda”;
- garantire l’adduzione ai grandi nodi di scambio intermodale o alle aree delle centralità esistenti e di nuova previsione;
- ricucire in superficie i grandi cunei di parco o ambiti fluviali che separano i diversi settori della città (Parco dell’Appia Antica, valli del Tevere e dell’Aniene).

I Corridoi tangenziali previsti sono:

- T1 "Stazione Tiburtina - Arco di Travertino": stazione Tiburtina (Fm1) - Pietralata - Casal Bertone - stazione Prenestina (Fm2) – quartiere Prenestino - Roberto Malatesta (metro C) - stazione Casilina (Fm4 - Fm6 - Fm7) - Arco di Travertino (metro A);
- T2 "Nomentana - Piramide": Nomentana (metro B1) - Monti Tiburtini (metro B) - Serenissima (Fm2 - metro C1) – quartiere Centocelle - Tor Pignattara - Arco di Travertino (metro A) - Appia Antica - Sette Chiese - Colombo - Garbatella (metro B) - stazione Ostiense (Fm1 - Fm3) – Piramide;

- T3 "Saxa Rubra - Cinecittà": Saxa Rubra (Roma Nord) - Fidene (Fm1) - Bufalotta - Serpentara (metro B1) - quartiere Vigne Nuove - Talenti (metro D) - Casal de' Pazzi - Ponte Mammolo (metro B) - Parco Aniene – Colli Aniene (metro C1) - Togliatti (Fm2) - centralità Centocelle (metro C) - centralità Torre Spaccata - Subaugusta - Cinecittà (metro A);
- T4 "Cinecittà - Laurentina Eur": Cinecittà (metro A) - Appia Antica - Tor Carbone - Vigna Murata - Laurentina Eur (metro B);
- T5 "La Rustica GRA - Ciampino 2": La Rustica GRA (Fm2) - Tor Bella Monaca - Casilina (metro C) - Tor Vergata - autostrada A1 - Romanina (metro A) - Anagnina - Gregna - Ciampino 2 (Fm4 - Fm6);
- T6 "Portuense - Cecchignola": Portuense - Morelli - Prospero Colonna - Meucci - quartiere Marconi (metro D) - S. Paolo (metro B), Colombo - Grottaferatta - Cecchignola;
- T7 Via C. Colombo (Castelfusano) – Torvajonica.

I Corridoi adduttori alle centralità e ai nodi di scambio previsti sono:

- A1 "Tor de Cenci - Eur Palasport" : Tor de Cenci - Spinaceto - Torrino - Velodromo - Eur Palasport (metro B) ;
- A2 "Tor Vergata - Statuario" : Tor Vergata (Fm6 - metro C) - Torre Spaccata - Anagnina (metro A) - Capannelle (Fm 4 -Fm6) - Statuario (Fm7);
- A3 "Rebibbia - Polo Tecnologico - Case Rosse ": Rebibbia (metro B) - via Tiburtina (zona produttiva) - Polo Tecnologico - Case Rosse;
- A4 "Cassia - Jonio" (due itinerari): Giustiniana - Cassia - Vigna Clara (metro C) - Cassia - Due Ponti Tor di Quinto (Roma-Nord - Anello FS - metro C) - Salaria - Jonio (metro B1 - metro D);
- A5 "Corviale - Gianicolense": Corviale - Portuense - Morelli - Ramazzini - Ospedali - circ.ne Gianicolense;
- A6 "Infernetto - Colombo - Nuova Fiera di Roma (Fiumicino)": Infernetto - Colombo - centralità Acilia - Dragona (metro B) - nuova Fiera di Roma - (Fiumicino);
- A7 "Eur Laghetto - Trigatoria": Eur Laghetto (metro B) - Laurentina (metro B) - via Laurentina – Trigatoria;
- A8 Colombo (Castelfusano) - Eur Fermi (metro B).

A questi si aggiunge il prolungamento della linea tranviaria 8 da Casaletto a via della Pisana e della linea tranviaria Prenestina fino a via Longoni - via Collatina. Si segnala inoltre la previsione di una linea tranviaria da Rebibbia fino a Settecamini che in parte percorrerà via Tiburtina in parte seguirà il tracciato dell'Acquedotto Acqua Marcia. Viene infine prevista la tranvia sul Ponte della musica, non carrabile, così come previsto dal "Progetto Urbano Flaminio".

Nodi di scambio

Il PRG ha individuato 74 nodi di scambio, compresi quelli esistenti da potenziare. Essi sono stati classificati secondo la seguente tipologia in relazione alla funzione che svolgono nella integrazione delle reti, a partire dall'esterno verso il centro della città.

- nodi di attestamento urbano e metropolitano;
- nodi terminali dei “Corridoi del trasporto pubblico di superficie”;
- nodi di corrispondenza del trasporto pubblico in aree periferiche e semicentrali;
- nodi di interconnessione fra linee Fr e metropolitane lungo l’anello ferroviario;
- nodi di corrispondenza e terminali in aree centrali.

Rete viaria

Il disegno della rete viaria è stato definito secondo il modello di riferimento teso ad una ricerca di equilibrio delle scelte tra trasporto pubblico e privato. Sono state sviluppate le integrazioni fra le diverse reti ed il potenziamento della accessibilità attraverso un sistema di nodi di interscambio sia di attestamento del privato sul pubblico che di corrispondenza pubblico - pubblico.

La ridefinizione del modello ha, inoltre, dato luogo ad una riclassificazione degli assi stradali, con l’obiettivo di determinare una rete coerente con le funzioni delle singole componenti ed attenta alle relazioni con le reti del trasporto collettivo e con le caratteristiche dei tessuti e degli ambiti attraversati.

Gli interventi sulla rete viaria, e più in generale, sulla rete di trasporto sono finalizzati anche al completamento di una rete portante, oggi deficitaria, e a risolvere una serie di criticità connesse con l’arretratezza del sistema infrastrutturale, con le specificità storico/paesaggistiche del territorio romano e con alcune oggettive incompatibilità di carattere sociale e ambientale.

In primo luogo si tratta di ridurre gli effetti negativi delle grandi cesure ambientali rispetto agli spostamenti tangenziali attraverso:

- due ponti sul Tevere all'interno del tessuto urbano (Ostiense e Magliana) e due per le connessioni di livello territoriale (Tor di Quinto e Vitinia) caratterizzati tutti da percorsi viari, ferroviari e per il trasporto pubblico in sede propria;
- un secondo tunnel che sottopassa il quartiere e il Parco Talenti e consente di declassare via Fucini e attrezzarla con il corridoio di trasporto pubblico di superficie;
- due tunnel di attraversamento rispettivamente del Parco degli Acquadotti e del Parco dell'Appia Antica, fra via Appia Nuova e via C. Colombo;
- un collegamento sotterraneo finalizzato alla eliminazione della sopraelevata dei quartieri S. Lorenzo, Prenestino e Appio.

Rete extraurbana di tipo autostradale

Sul GRA sono previsti sistemi di "controtrade" o di viabilità complementare che consentono di raccordare i flussi autostradali veloci con quelli di livello urbano e a servizio della viabilità di settore urbano o locale e ai nodi di scambio su ferro:

- fra Laurentina e Ardeatina anche a servizio del nodo di scambio "Tor Pagnotta";
- fra Casilina e Prenestina in corrispondenza degli insediamenti di Fosso dell'Omo e Torre Angela.

Piattaforme logistiche

Contestualmente alla previsione di un sistema ferroviario utilizzabile in prevalenza per il trasporto merci e per l'intermodalità di livello territoriale (centri merci FS, interporti, Cargo City, etc.) particolare importanza riveste anche la gestione della distribuzione delle merci in ambito urbano e in particolare a servizio delle aree commerciali del centro città e del centro storico, anche perché tale domanda oggi è in forte aumento e sovraccarica in modo pesante il traffico viario e aggrava i livelli di inquinamento.

Sono state individuate quattro localizzazioni a ridosso del GRA, servite da ferrovia, che consentono di attivare piattaforme logistiche di piccole dimensioni per la distribuzione urbana da sperimentare anche attraverso sistemi di incentivi finanziari e normativi. Nell'ambito del Piano urbano della mobilità tali interventi potranno essere oggetto di programmazione e concertazione fra i soggetti interessati e di monitoraggio degli obiettivi.

4.4.2 Piano Strategico per la mobilità sostenibile – Linee di indirizzo

In tema di pianificazione del sistema dei trasporti l'Amministrazione Comunale ha pubblicato nel 2009 il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS).

La finalità principale del PSMS è quella di contribuire a conferire un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana per garantire ai cittadini un'adequata tutela dei diritti alla mobilità, alla sicurezza e alla salute, in breve per una Mobilità Sostenibile.

In tale ottica il PSMS pone una serie di *obiettivi quantitativi* per il futuro:

- migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci all'area romana ed al suo hinterland, prioritariamente incrementando la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico;
- ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico ed alla congestione;
- garantire la tutela dei beni archeologici ed architettonici della città nonché del suo patrimonio verde;
- migliorare la sicurezza e la qualità delle infrastrutture;
- aumentare la conoscenza ed il rispetto delle regole.

Il soddisfacimento di questi obiettivi si traduce in un'idea organizzativa della città che prevede:

- un'articolazione della mobilità tale per cui con l'avvicinarsi al centro sia sempre maggiore l'utilizzo del trasporto pubblico ed in periferia, nonché nelle centralità, sia comunque garantita l'accessibilità a sistemi forti su ferro di elevata qualità;
- l'allontanamento del traffico veicolare di attraversamento sia nella città consolidata che nelle periferie;
- il potenziamento della mobilità di connessione con porti e aeroporti;
- la valorizzazione delle vie d'acqua;
- la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico cioè la creazione di una rete percorsi pedonali protetti nel centro storico abbinata alla pedonalizzazione integrale di aree a forte valenza attrattiva, quindi l'estensione di tale rete di percorsi alle aree meno centrali;
- l'uso diffuso di tecnologie per il controllo e l'informazione del traffico privato e della mobilità pubblica;
- un processo educativo del cittadino e delle istituzioni addette ai controlli verso una maggiore consapevolezza su regole e sicurezza stradale.

La strategia proposta nel PSMS si articola su due linee d'azione:

1. definire una nuova architettura funzionale dell'area romana, con l'individuazione di una serie di infrastrutture per il trasporto pubblico e privato, nuove o già previste dal nuovo PRG, che richiedono tempi di realizzazione significativi ed i cui benefici potranno essere ottenuti in un orizzonte temporale medio lungo;
2. individuare un complesso organico di interventi sia fisici che organizzativi di breve periodo mirati a modificare le modalità di uso della città, realizzare infrastrutture puntuali di basso impatto in grado di riorganizzare e razionalizzare la città. Tali interventi, anche se talora possono apparire complessi dal punto di vista delle procedure amministrative, sono caratterizzati dalla possibilità di essere attuati in tempi rapidi e di fornire un immediato miglioramento della mobilità romana e delle condizioni di vivibilità della città.

Nello stesso tempo è indispensabile correggere il processo di dispersione sul territorio delle nuove urbanizzazioni e garantire la piena sostenibilità dei nuovi interventi mediante un elevato uso del trasporto pubblico ed una revisione delle NTA del PRG.

La nuova architettura funzionale del sistema della mobilità assume come riferimento spaziale l'intera area in cui è forte il sistema delle relazioni con la città di Roma, compresa l'area della Provincia, alcune polarità del Lazio e delle Regioni limitrofe e l'aeroporto di Fiumicino.

Gli interventi e le previsioni del Piano devono intendersi quindi quali indirizzi per l'adeguamento della normativa di settore e degli strumenti di pianificazione; in particolare dovranno essere redatti e/o aggiornati alle previsioni del PSMS, gli strumenti di pianificazione della mobilità cittadina (PGTU e relativi strumenti attuativi – Piani Particolareggiati del Traffico (PPT) ; – Programma Urbano della Mobilità (PUM); PRG relativamente alla normativa tecnica per l'attuazione degli interventi edilizi ed urbanistici nonché delle infrastrutture relative alla mobilità).

Gli obiettivi principali che il PSMS si pone sono i seguenti.

Centro storico

Restituire al centro storico della città di Roma il ruolo di centro mondiale della creatività attraverso la dotazione del più innovativo ed efficiente sistema urbano di mobilità. Si vuole quindi, non solo conservare il patrimonio architettonico e urbanistico romano, ma farne rivivere le funzioni vitali, armonizzandole con le esigenze di una metropoli moderna.

Questo obiettivo richiede la progressiva e strutturata pedonalizzazione di tutta l'area centrale a valenza storica compresa entro le Mura Aureliane ed inclusiva della Città del Vaticano. Questo sarà possibile attraverso la pianificazione di nuove infrastrutture, quali un innovativo sistema di metropolitane leggere incentrato sull'asse della Linea Metropolitana D, in modo da offrire un servizio capillare di trasporto nel Centro Storico e nel resto della città. Inoltre bisognerà puntare sul ripristino della navigabilità del Tevere.

Area metropolitana romana

Individuare un'area metropolitana attrezzata che possa supportare e completare le funzioni fondamentali della nuova Roma Capitale. In particolare quest'area deve comprendere una rete infrastrutturale di trasporto che da una parte deve garantire i collegamenti quotidiani con la città e dall'altra deve costituire l'interfaccia con la mobilità nazionale ed internazionale.

Tutto questo significa programmare interventi di linee metropolitane e ferroviarie, di strade e linee marittime. Le linee metropolitane dovrebbero servire l'area urbana che comprende i Castelli Romani, l'area orientale della Capitale e l'area costiera che va da Anzio a Civitavecchia.

Le linee ferroviarie comprenderebbero il completamento dell'anello ferroviario, la cintura est e la cintura ovest; quest'ultima deve includere anche il collegamento fra Pomezia e l'Ostiense, e la penetrazione dell'area portuale di Fiumicino. Le strade riguarderebbero innanzitutto la realizzazione dell'intero Corridoio Tirrenico, da Cecina a Formia, con una soluzione ottimale fra funzionalità e valorizzazione ambientale. Il relativo progetto deve essere integrato con gli interventi di fluidificazione del Grande Raccordo Anulare.

Infine, gli assi viari Nord-Sud dovrebbero infine trasformarsi in una vera e propria rete, con la realizzazione delle bretelle Est-Ovest che collegheranno l'Autostrada del Sole con l'area costiera, per garantire una penetrabilità efficiente e capillare di tutto il territorio comunale. La linea marittima consisterebbe in una metropolitana del mare che vada da Anzio a Civitavecchia. Si potrebbe infine potenziare i collegamenti con il terzo aeroporto di Viterbo, con più specifiche attitudini intermodali.

Le linee guida su scala europea

Sviluppare ed ammodernare il sistema dei trasporti comunale, urbano ed extraurbano e del Comune di Roma e della Regione Lazio affinché possano svolgere, nel nuovo scacchiere europeo, il ruolo di ponte tra l'Europa e i paesi del Nord Africa. Finora si è posta molta enfasi sul corridoio ferroviario n. 5, che attraverserà orizzontalmente l'Europa, da Lisbona a Kiev. Questo corridoio presenta due forti limiti. Il primo è che esso accentua la centralità della Francia; il secondo è che il corridoio 5 attraversa la Val Padana, ma taglia fuori tutta l'Italia centrale e meridionale.

Allora si tratterebbe di proporre l'idea di un nuovo corridoio Nord-Sud che vada dal Mediterraneo al Baltico. Esso potrebbe essere molto più funzionale non solo per l'Italia, ma apporterebbe anche notevoli benefici sia all'Europa che al Mediterraneo. Il nuovo corridoio

dovrebbe essere caratterizzato dall'intermodalità fra strada, ferrovia, trasporto marittimo e trasporto ferroviario e avere come fulcro di scambio il Lazio. I traffici che arriverebbero via mare da ogni direzione del Mediterraneo dovrebbero avere come luogo di interscambio il sistema della portualità laziale. Di qui i flussi di traffico dovrebbero proseguire via strada e via ferrovia verso il Nord-Est dell'Italia e poi verso l'Europa centrale ed orientale.

Attualmente il porto di Civitavecchia movimentata poco più dell'1% del traffico nazionale. Per immaginare le potenzialità di crescita, si deve tener presente che il porto di Trieste, proprio grazie alla componente europea, copre oltre il 10% del totale nazionale. Il sistema portuale laziale, pur avendo il punto di forza in Civitavecchia, dovrebbe articolarsi anche a Fiumicino e ad Ostia, soprattutto per la crocieristica, ed a Gaeta, per una integrazione funzionale con il Sud.

L'espansione del sistema intermodale verso il nord può ricevere un forte impatto con la realizzazione dell'autostrada Civitavecchia-Venezia. Ma è necessario mettere allo studio un corridoio davvero nuovo e completo che vada da Roma a S. Pietroburgo. Ci sono così tutte le condizioni per delineare per l'aeroporto di Fiumicino un futuro da grande hub internazionale.

IL Piano sviluppa una serie di interventi da attuarsi nel breve/medio e nel lungo termine, di seguito riportati.

Infrastrutture ferroviarie

Le priorità di *medio periodo* sono:

- raddoppio della ferrovia regionale FR 2 da Lunghezza a Guidonia, realizzazione delle fermate di Ponte di Nona, Collefiorito e Guidonia;
- potenziamento della ferrovia metropolitana tra Roma e Latina.
- realizzazione di un nuovo modello di esercizio del network ferroviario regionale
- realizzazione degli interventi sulla FR4 Roma-Frascati, Roma-Albano e Roma-Velletri
- realizzazione di un servizio cadenzato a 15 minuti Roma-Colleferro.
- progetti per il raddoppio della FR3 tra Cesano e Bracciano, della FR8 tra Campoleone e Nettuno e il quadruplicamento della Fiumicino Aeroporto- Trastevere

In ambito urbano una fondamentale azione da perseguire è la realizzazione delle “sezioni corte” nel nodo ferroviario di Roma. Questo intervento tecnologico permette di aumentare la capacità dell'infrastruttura e la regolarità dell'esercizio. Le sezioni corte dovranno essere prioritariamente realizzate tra Cesano e Trastevere lungo tutto l'arco sud dell'anello ferroviario tratta Trastevere -Tuscolana- Tiburtina, tra Fiumicino e Trastevere e tra Ciampino e Casilina. La verifica dei contratti di servizio e dei protocolli di intesa con RFI, la Regione e la Provincia, la definizione di un contratto di servizio specifico per i servizi ferroviari dell'area metropolitana di Roma, diventano quindi obiettivi di rilevanza strategica.

Per gli *scenari di lungo periodo* gli interventi di tre sono le questioni di primaria rilevanza in ambito urbano:

- la chiusura dell'anello ferroviario a Nord;
- la connessione Maccarese/Ponte Galeria – Aeroporto Fiumicino – Campoleone (in affiancamento al Corridoio Tirrenico), “Cintura Sud” di cui deve subito essere verificata

la priorità al fine di determinare l'assetto definitivo del Nodo di Roma anche ai fini dell'estensione dei servizi verso l'Aeroporto di Fiumicino;

- la cosiddetta svolta a sinistra a Casilina non solo per le merci, ma anche per le FR in provenienza da Ciampino, tra Stazione Casilina e Stazione Tuscolana.

Altro passo importante è l'acquisizione della rete delle ferrovie concesse Roma Lido e Roma Pantano.

Trasporto Pubblico

Per la rete delle metropolitane:

- redazione progetto definitivo del prolungamento Linea A oltre Anagnina –e del prolungamento Linea A oltre Battistini;
- • prolungamento della Linea metropolitana “B1” da Piazza Conca d’Oro a Piazzale Jonio con relativi parcheggi e nodo di scambio;
- • prolungamento della Linea B della metropolitana di Roma - tratta Rebibbia - Casal Monastero con relativo nodo di scambio;
- • realizzazione della linea D della metropolitana di Roma - approvazione della progettazione.

Il Piano conferma l'impianto con quattro linee metropolitane, fermo restando che la scelta delle tecnologie di cui dovranno avvalersi le nuove linee dovrà essere oggetto di una approfondita valutazione al fine di minimizzare gli impatti sul territorio e ridurre tempi e costi di realizzazione.

Corridoi della Mobilità ed altri sistemi di trasporto in sede propria

In riferimento a quanto previsto dal PRG si ripropongono quelli già in fase attuativa di Anagnina- Tor Vergata e del Sistema Tor de Cenci – Laurentina – Trigatoria ad essi si aggiungono quelli di Metro Est - Corridoio Rebibbia / Guidonia / Tivoli (sistema a guida vincolata) Metro Sud-Ovest - Corridoio Colombo, Sistema Anagnina - Tor Vergata – Ciampino (proseguimento metropolitana fino a Romanina e possibile collegamento fino alla stazione di Ciampino); Sistema di adduzione alla metro B1 Bufalotta-Jonio-Ogetti: è un intervento funzionale a dare efficacia alla nuova tratta metropolitana B1, attraverso un sistema in sede propria (da valutare se con tecnologia tradizionale di superficie o innovativa di tipo leggero sotterraneo) che connette l'attestamento terminale della metropolitana ai due popolosi quartieri di Bufalotta e Talenti.

Il Sistema Marittimo/Fluviale

Attraverso l'utilizzo (con mezzi idonei per il trasporto passeggeri e merci) del mare e del fiume Tevere è possibile servire una nuova domanda di mobilità fra le varie località costiere ed il centro di Roma. Per la navigabilità del Tevere e l'interconnessione con il traffico marittimo si propone di realizzare una così detta metropolitana del mare che colleghi un nuovo molo di attracco ad Ostia, da realizzarsi in prossimità della fermata della Roma Lido, con le altre località del litorale (Formia, Gaeta, Terracina, Nettuno, Ladispoli, Civitavecchia ecc). L'Organizzazione di servizi marittimi e fluviali di persone e merci lungo il “Corridoio fluviale” dovrà prevedere mezzi di trasporto idonei al “sistema fluviale”.

Infrastrutture stradali

Per la rete extra GRA, dal punto di vista delle infrastrutture stradali sono stati recepiti dal Piano i seguenti interventi già approvati e finanziati:

- Cisterna - Valmontone
- Nuova Pontina o potenziamento Pontina
- Completamento Orte – Viterbo – Civitavecchia.

Diviene pertanto un elemento estremamente importante l'individuazione di un diverso collegamento tra la Pontina e la A12 che non vada a gravare sul Raccordo Anulare e sull'Autostrada per l'Aeroporto di Fiumicino costituendo un collegamento continuo tra Civitavecchia e Latina (Corridoio Tirrenico).

Altro elemento di viabilità esterna che può risultare estremamente utile per favorire la mobilità nel settore orientale, con funzioni di riammaglio della rete stradale principale, è costituito dalla cosiddetta Pedemontana, un elemento viario che, partendo dal previsto svincolo della bretella della A24, in località Guidonia, corre alle pendici parallelamente al GRA fino alla Pontina, che riconnette e intercetta tutto il sistema della viabilità radiale tra i castelli e la città di Roma fino ad allacciarsi al sopra citato collegamento tra la Pontina e l'A12. L'alleggerimento del GRA permetterà quindi di valutare l'ipotesi di inserimento di un sistema di trasporto pubblico leggero nel settore est tra Tiburtina e la Pontina,

Per la rete intra GRA, il Piano prende atto degli interventi già previsti che hanno come obiettivi:

- il potenziamento della viabilità con andamento tangenziale, utilizzando le infrastrutture esistenti e proponendo alcuni elementi di ricuciture e connessione fra spezzoni di viabilità esistente;
- il miglioramento dei collegamenti con l'Eur, dove si vanno densificando ulteriori funzioni terziarie di scala metropolitana, attraverso il completamento del sistema dei Lungotevere fino al previsto nuovo ponte dei Congressi.

Gli interventi di lungo periodo, previsti dal PSMS, sono volti a raggiungere la realizzazione di un assetto ordinato ed efficace del sistema dei trasporti. progressiva estensione delle complanari del GRA, completamento del sistema del lungotevere da Testaccio a Lungotevere Dante e da Porta Portese a Lungotevere Pietra di Papa, realizzazione del sottopasso Ponte Cavour Passeggiata di Ripetta e del sottopasso di Castel Sant'Angelo, completamento delle bretelle Ovest (Trionfale-Newton, Nuovo Ponte dei Congressi) ed Est (viadotto della Magliana-Togliatti-Saxa Rubra) ecc.

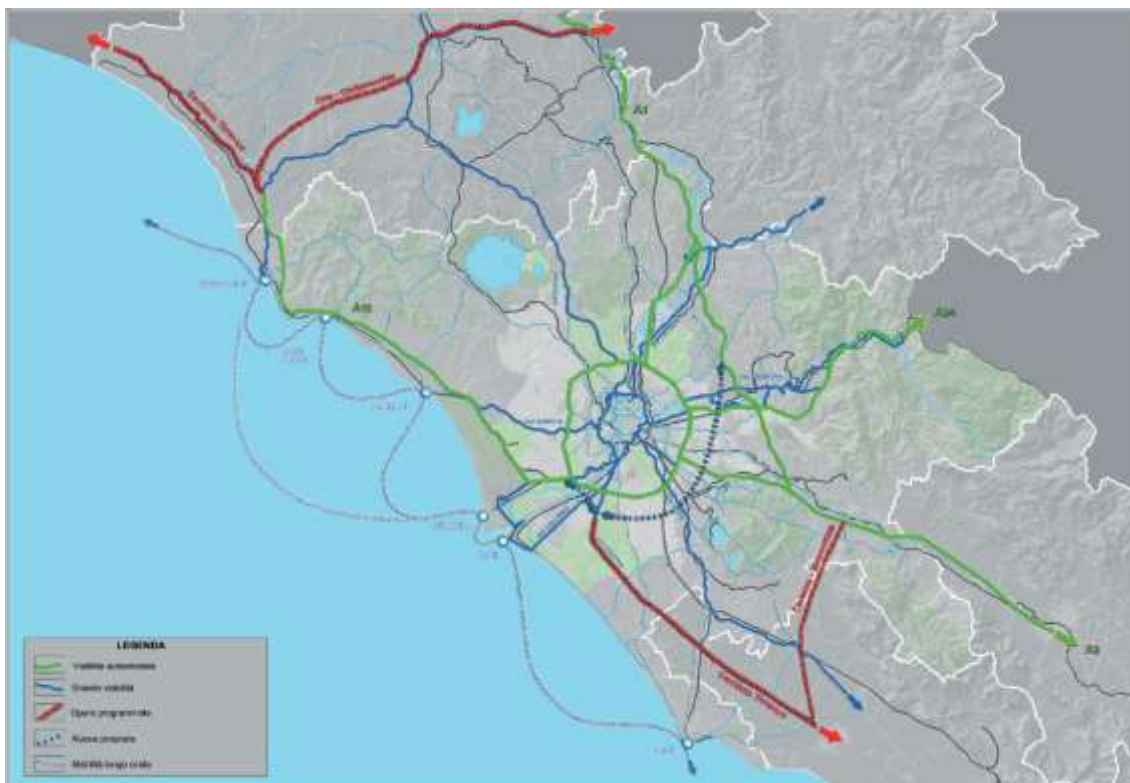


Figura 4.4 Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma (2009): Viabilità di Area Vasta

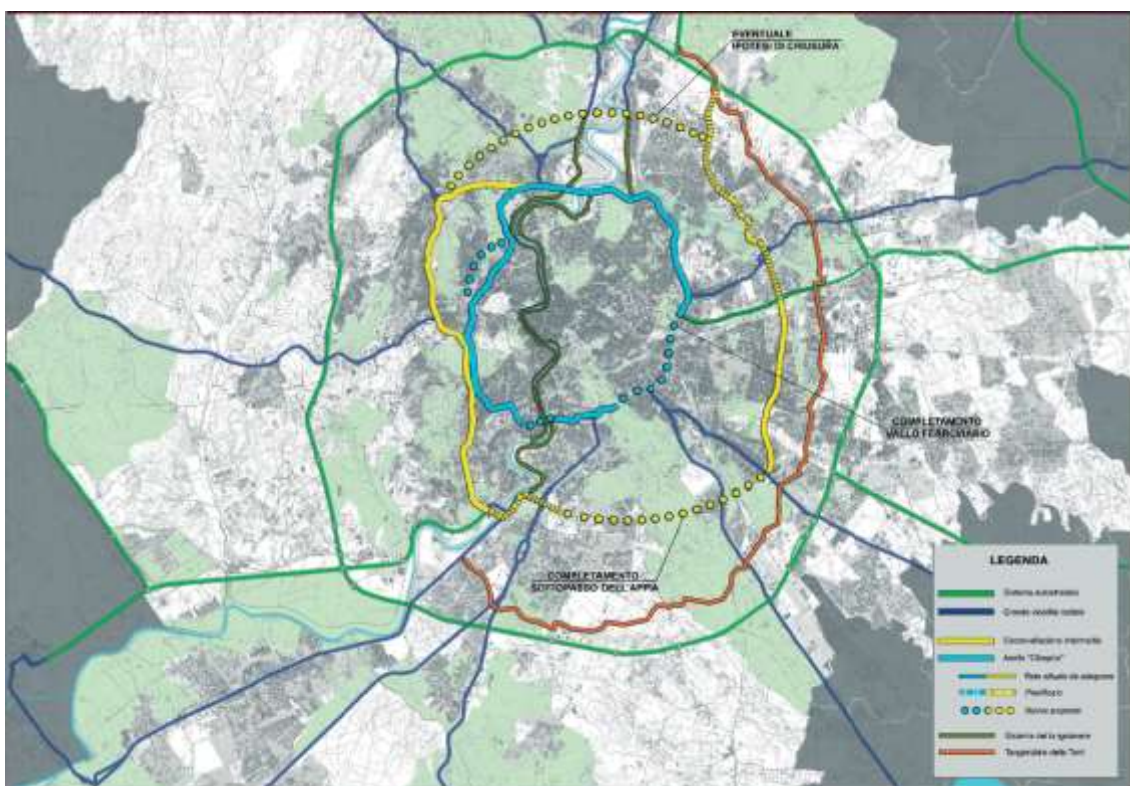


Figura 4.5 Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma (2009): Rete Stradale Urbana nel Lungo Periodo (Dettaglio Roma)

Il sistema dei parcheggi

Predisposizione e l'attuazione di un Piano parcheggi che contempli in particolare lo sviluppo del sistema dei parcheggi di scambio e di quelli di interscambio urbano tra modo privato e sistema del trasporto pubblico.

Il Piano di ampliamento del sistema dei parcheggi di scambio dovrà dare piena attuazione alle previsioni di Piano regolatore, tenendo anche conto di quanto disposto con l'Ordinanza del Sindaco-Commissario n. 129/08. con il duplice obiettivo di:

- prevedere la realizzazione e ubicare convenientemente nuovi parcheggi che possano captare la domanda del bacino provinciale o regionale;
- potenziare le strutture esistenti attraverso l'impiego di sistemi modulari, privilegiando le infrastrutture presso gli attestamenti delle linee metropolitane (ad esempio Battistini, Anagnina, nuovo parcheggio di Casaletto) e quelle servite da infrastrutture stradali di buone prestazioni (cioè caratterizzate da più elevata accessibilità), come per i parcheggi di Magliana e Marconi.

Complessivamente è necessario realizzare circa 20.000 nuovi posti auto, sia attraverso la costruzione di nuovi parcheggi di scambio sia attraverso l'ampliamento degli esistenti.

Gli ambiti strategici Eur-Litorale e Orientale tra il GRA e i Castelli

Ambito strategico EUR Litorale. Lo sviluppo urbanistico che ha investito l'area dell'EUR e quella del litorale, in particolare per le funzioni congressuali, fieristiche e del nuovo polo turistico, nonché il ruolo strategico dell'aeroporto Leonardo da Vinci delineano di fatto la costituzione di una nuova ampia centralità che richiede una forte connessione interna, efficaci collegamenti con l'EUR e con il centro di Roma. Questa grande aggregazione territoriale continua è costituita da: la nuova urbanizzazione di Acilia/Madonna, il Litorale di Ostia, il sistema direzionale e fieristico lungo l'Autostrada per Fiumicino, il sistema aeroportuale, il futuro polo turistico e il sistema portuale.

Si manifesta quindi l'opportunità di realizzare un articolato sistema di mobilità già in parte delineato, i cui elementi fondamentali sono: il nuovo corridoio della mobilità in sede propria lungo la Cristoforo Colombo, il potenziamento della Roma Lido, il potenziamento della FR1, il nuovo accesso ferroviario all'aeroporto da Nord e il sistema trasversale in sede propria tra il polo turistico, l'aeroporto, la Roma Lido e il corridoio Colombo che, oltre a servire aree attualmente non servite adeguatamente dal TPL assicura la massima flessibilità al sistema.

A livello del quartiere dell'EUR si prevede di inserire nel sistema il collegamento tra la linea ferroviaria FR1 (Fiumicino- Roma) e la Metro B: dalla stazione di Villa Bonelli si stacca una navetta che raggiunge via dell'Impruneta (all'altezza della Scuola Otto Marzo), ove parte la funivia (già dotata di progetto approvato presso gli organi ministeriali) che scavalca il Tevere e raggiunge la stazione Metro B di EUR-Magliana.

Per quanto riguarda l'ambito strategico Orientale ove sono assenti sistemi tangenziali di collegamento sia per il trasporto privato che pubblico viene proposto un modello che prevede un sistema di trasporto pubblico in sede propria che si affianca all'anello intermedio collegando l'EUR con l'area orientale almeno fino al nodo di scambio di Ponte Mammolo. A questo sistema interno al GRA va poi ad associarsi la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico tangenziale in sede propria tra Ciampino (stazione esistente e/o prevista Ciampino

2), Romanina, Anagnina metro A, Università Tor Vergata, Torre Angela metro C, Tor Bellamonaca, in grado di servire un'area fortemente sconnessa ma con importanti funzioni rilanciando tre fondamentali sistemi radiali: la linea C, la linea A e le linee FR4 e FR 6. Più esternamente a completare il sistema contribuisce poi la già citata Pedemontana dei Castelli. Si inserisce altresì in questo quadro il già descritto sistema metro est per il collegamento tra la linea metropolitana B e Guidonia fino a Tivoli.

Il Sistema Logistico delle Merci

L'intenzione è quella di creare un vero e proprio modello di logistica di eccellenza per l'area metropolitana di Roma Capitale razionalizzando l'attuale processo distributivo.

L'area di interesse e di maggior impatto che può costituire un primo progetto pilota relativo alle filiere merceologiche maggiormente impattanti, è l'area centrale ed in particolare il Centro Storico, caratterizzata da una significativa domanda di approvvigionamento delle merci.

L'ottimizzazione e razionalizzazione del processo logistico urbano dovrà avvenire attraverso il supporto di un'innovativa piattaforma tecnologica e telematica. La necessità, per gli operatori interessati alla distribuzione, di poter disporre di aree di consolidamento e rilancio interne alla città, insieme all'opportunità di valorizzare ambiti in prossimità dell'Area Centrale della città, costituiscono i punti di forza per la riqualificazione di apposite aree attrezzate localizzate all'interno del tessuto urbano da utilizzare quali piattaforme logistiche per la distribuzione urbana delle merci. Le merci, invece di raggiungere con singoli mezzi la destinazione finale, potranno raggiungere le piattaforme logistiche ove vengono consolidate e caricate su vettori a basso o nullo impatto. In tale scenario andrebbe ulteriormente verificata l'ipotesi di svecchiamento del parco veicolare commerciale circolante attraverso azioni di noleggio a lunga durata o di van sharing.

Dal punto di vista normativo l'obiettivo di migliorare l'efficienza del trasporto merci in ambito urbano è raggiungibile a condizione che l'Amministrazione comunale sia in grado di attivare un Tavolo di Concertazione con il compito principale di individuare e concordare le linee d'azione da intraprendere per riorganizzare efficacemente le attività di distribuzione delle merci in città.

Allegato A - Tabelle sintesi interventi infrastrutturali previsti

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE					
Nome	Stato	Fonte	Costi e finanziamenti	Gestore	Note
Linea Passo Corese-Rieti Completamento Passo Corese-Rieti	In progettazione	L.O., PTPG RM, PTPG RI, Contratto di Programma	Costo: 442,2 Disponibilità	RFI	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Linea Passo Corese-Rieti Tratto Passo Corese-Osteria Nuova	In progettazione	L.O., PTPG RM, PTPG RI, Contratto di Programma	Costo: 350,00 Disponibilità	RFI	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Grandi Stazioni RM Infrastrutture stazione Termini e Tiburtina	In realizzazione	L.O., PTPG RM, PTPG RI, Contratto di Programma	Costo: 107,16 Finanziato	RFI	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
FR1 Orte-Fiumicino Aeroporto Adeguamento	In progettazione	PNL, Piano Merci Lazio, Piano Merci RM, Piano Strat. RM, PTPG RM	Costo: 55,00	Regione Lazio	
FR2 Roma Tiburtina-Sulmona Raddoppio Lunghezza-Guidonia (Adeguamento)	In progettazione	A) PTPG RM, DPEFR, Prot. Intesa B) PLIIC, Regione Abruzzo, PTPG RM	Costo: 150,00 Finanziato	Regione Lazio	
FR3 Roma-Viterbo Raddoppio Bracciano-Cesano (Adeguamento)	In progettazione	PTPG RM, PTPG VT, Prot. Intesa	Costo: 250,00	Regione Lazio	
FR4 Roma-Ciampino-Frascati Adeguamento Ciampino-Frascati e Ciampino-Albano	In realizzazione	PTPG RM, Prot. Intesa	Costo: 18,00 Finanziato	Regione Lazio	
FR6 Roma-Ciampino-Cassino Adeguamento Roma - Ciampino	In progettazione	Accordo di programma 2011 RFI-Regione Lazio	Costo: 60,00 Finanziato	Regione Lazio	
FR7 Roma-Formia Adeguamento	In progettazione	Accordo di programma 2011 RFI-Regione	Costo: 6,00 Finanziato	Regione Lazio	

		Lazio			
FR8 Roma-Nettuno Raddoppio Aprilia-Campoleone	In progettazione	Accordo di programma 2011 RFI- Regione Lazio	Costo: 30,00 Finanziato	Regione Lazio	
Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo Raddoppio Riano-Sant'Oreste-Pian Paradiso	In progettazione	Accordo di programma 2011 RFI- Regione Lazio	Costo: 300,00	Regione Lazio	
Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo Raddoppio Montebello-Riano	In progettazione	Accordo di programma 2011 RFI- Regione Lazio	Costo: 25,00	Regione Lazio	
Linea Orte-Civitavecchia Ripristino	In progettazione			Regione Lazio	Progettazione finanziata dalla Comunità Europea
Linea Formia-Gaeta Ripristino	Prevista				Linea dismessa
Linea Orte-Falconara Raddoppio	In realizzazione	L.O., PGTL e Regione Marche, Regione Umbria, PTPG VT	Costo: 2.450,500 Disponibilità 529,00		
Linea Roma-Pescara	Prevista	Accordo di programma 2011 RFI- Regione Lazio	Costo: 1551,00		
Linea AV/AC Torino-Milano-Napoli Adeguamento Tratta Firenze-Roma	In realizzazione	Accordo di programma 2011 RFI- Regione Lazio	Costo: 337,00		
Roma Gronda Merci	In progettazione	PNL, Piano Merci Lazio, Piano Merci RM, Piano Strat. RM, PTPG RM	Costo: 1392,00 Disponibilità 23,00	Regione Lazio	

COLLEGAMENTI STRADALI					
Nome	Stato	Fonte	Costi e finanziamenti	Gestore	Note
Asse autostradale (Cecina–Civitavecchia) corridoio tirrenico L. 2 Tarquinia - Civitavecchia	In progettazione	L.O., PGTL, DPEF, Regione Toscana, PTPG RM, PTPG VT	Costo: 1.793,00 Finanziato	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Asse autostradale (Cecina–Civitavecchia) corridoio tirrenico L6 Tarquinia - Civitavecchia	In esecuzione	L.O., PGTL, DPEF, Regione Toscana, PTPG RM, PTPG VT	Costo: 155,60 Finanziato	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Adeguamento Cassia Roma- Viterbo	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG VT	Costo: 656,5 Disponibilità 6,64	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Trasversale Nord (Orte – Civitavecchia) SS 675 tronco 3 lotto 1B e tronco 2 (Cinelli – SS1)	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG VT	Costo: 815,03	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Trasversale Nord (Orte – Civitavecchia) SS 675 tronco 3 lotto 1A (Tuscania – Cinelli)	In esecuzione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG VT	Costo: 52,05 Finanziato	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Adeguamento SS4 Salaria tratto Passo Corese-Rieti	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG RI	Costo: 1500,00 Disponibilità 60,00	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Adeguamento SS156 Monti Lepini	In esecuzione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT, PTPG FR	Costo: 291,28 Finanziato	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Variante alle SS7 Appia in comune di Formia	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT	Costo: 794,43 Disponibilità 79,75	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Cisterna-Valmontone e opere connesse	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT, Delibera CIPE del 2013	Costo: 665,60 Disponibilità -	Autostrade del Lazio S.p.A.	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Collegamento A12 Roma Tor de Cenci	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT, Delibera CIPE del 2013	Costo: 594,40 Disponibilità	Autostrade del Lazio S.p.A.	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Corridoio Intermodale Integrato Pontino Roma- Latina	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT, Delibera CIPE del 2013	Costo: 1515,93 Disponibilità 468,08	Autostrade del Lazio S.p.A.	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013

Pontina-A12-Appia e bretella Cisterna Corridoio tirrenico meridionale 2 stralcio Latina-Appia	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT	Costo: 1473,55 Disponibilità	Autostrade del Lazio S.p.A.	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Collegamento meridionale A1-A14 Collegamento Termoli-San Vittore tratta 1	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT	Costo: 1137,35 Disponibilità 816,49	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Collegamento meridionale A1-A14 Collegamento Termoli-San Vittore tratta 2	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT	Costo: 1620,35 Disponibilità 816,49	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Collegamento meridionale A1-A14 Collegamento Termoli-San Vittore variante Guardialfiera	In progettazione	L.O., DPEF, PTPG RM, PTPG LT	Costo: 396,75 Disponibilità 816,49	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Viabilità di collegamento Roma-Fiumicino Viabilità di collegamento Roma-aeroporto Fiumicino	In realizzazione		Costo: 132,00 Finanziato	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Viabilità di collegamento Roma-Fiumicino Interporto Roma Fiumicino-Svincolo A12	In progettazione		Costo: 12,75 Finanziato	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Trasporto di massa Roma-Castelli Tangenziale Appia 2 stralcio svincolo Ginestreto	In progettazione		Costo: 93,00 Disponibilità	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Trasporto di massa Roma-Castelli Tangenziale Appia 2 stralcio svincolo Ginestreto	In progettazione		Costo: 152,00 Disponibilità	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Adeguamento G.R.A. Adeguamento a 3 corsie	In esercizio		Costo: 602,78 Finanziato	Anas	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Collegamento Bolsena-nuovo casello A1	Previsto	PTPG VT, Viabilità Programma Triennale 2003/2004/2005 (D.G.P. 441/2002)		Regione Lazio	
Collegamento Viterbo-Valle del Tevere (itinerario Civitavecchia-Cesena)	Previsto	PTPG VT, Viabilità Programma Triennale 2003/2004/2005 (D.G.P. 441/2002)		Regione Lazio	

Complanari A24 (Palmiro Togliatti-Barriera Roma Est)	In realizzazione	Protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, l'Anas, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma e "Strada dei Parchi" S.p.A., PTPG RM		Autostrada dei Parchi	
Dorsale Atina-Colli al Volturno-Isernia	Previsto	L.O., PTPG FR	Costo: 291,798 Disponibilità 7,747	Regione Lazio	
Sora-Ceprano-Fondi-Gaeta Nuovo tratto Ceprano-Fondi e adeguamento degli altri tratti	Previsto	PTPG LT, PTPG FR		Regione Lazio	
Sora-Frosinone-Ferentino Superstrada e nuovo casello di Ferentino sulla A1	In esercizio	PTPG FR		Regione Lazio	
SR630 Ausonia Cassino-Formia Adeguamento	Previsto	PTPG FR, PTPG LT		Regione Lazio	
SR71 Umbro Casentinese (ora SP152) Adeguamento	Previsto	PTPG VT		Regione Lazio	
Dorsale Appenninica (Sora – Avezzano – Terni – Rieti) SS 690 Adeguamento tratto Terni - Rieti	Previsto	L.O., DPEF, PGTL Regione Umbria, Regione Abruzzo; PTPG RM, PTPG FR; PTPG RI	Costo: 234,74	Anas	
Completamento Rieti Torano (prosecuzione della Terni – Rieti): lotto Grotti – Villa Grotti	In esecuzione	Regione Lazio	Costo:30,30	Provincia di Rieti	
Completamento Rieti Torano (prosecuzione della Terni – Rieti): lotto Villa Grotti – Rieti	In progettazione	Regione Lazio	Costo: 29,00	Provincia di Rieti	

NODI					
Nome	Stato	Fonte	Costi e finanziamenti	Gestore	Note
Hub portuale Civitavecchia Lotto 1	In realizzazione (attesa consegna lavori)		Costo: 194,65 Finanziato	Autorità Portuale Civitavecchia	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Hub portuale Civitavecchia Lotto 2	In progettazione		Costo: 287,42 Disponibilità 6,00	Autorità Portuale Civitavecchia	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013 Delibera CIPE 75/2006 e
Hub interportuale Poggio Mirteto (in sostituzione di Stimigliano)	In progettazione		Costo: 55,00 Disponibilità	RFI	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Piattaforma Logistica Bagni di Tivoli	In progettazione	PNL, Piano Merci Lazio, DPEFR, Piano Merci RM, Piano Strat. RM, PTPG RM	Costo: 408,94 Disponibilità	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Adeguamento Piastra logistica Civitavecchia	In esercizio	PNL, DPEF, Piano Merci Lazio, DPEFR, PTPG VT	Costo: 9,2 Finanziato	Comune di Civitavecchia	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Interporto Roma Fiumicino	In progettazione	PNL, Piano Merci Lazio, Piano Merci RM, Piano Strat. RM, PTPG RM	Costo: 102,06 Disponibilità	Regione Lazio	Inserito nel Programma Infrastrutture Strategiche 2009-2013
Nodo di interscambio Pigneto	In progettazione		Costo: 78,00	RFI	
Centro Intermodale del Tevere (Fiano Romano)	Previsto	Piano Merci Lazio			
Piattaforma Logistica Ciampino	Previsto	PRMTL 2010			
Sistema Logistico Integrato Multimodale Colleferro	Previsto	Piano Merci RM			

Adeguamento Porto Fiumicino	In progettazione	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Piattaforma Logistica Montelibretti-Fara Sabina	Prevista	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Terminal intermodale Montelibretti-Fara Sabina	Prevista	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Scalo Merci Montelibretti-Fara Sabina	Prevista	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Adeguamento Terminal intermodale Pomezia-Santa Palomba	Previsto	Prot. Intesa			
Piattaforma Logistica Roma Massimina	Prevista	PTPG RM, PRG RM			
Piattaforma Logistica Roma Salone	Prevista	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Piattaforma Logistica Passo Corese	Prevista	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Interporto Orte	Prevista	PNL, Piano Merci RM, Piano Merci Lazio, PTPG VT, PLIIC			
Piattaforma Logistica Orte	Prevista	Piano Strat. RM, DPEFR			
Piattaforma Logistica Cassino	Prevista	PTPG FR			
Adeguamento Terminal Intermodale Ferentino	Previsto	PTPG FR			
Adeguamento Aeroporto Frosinone	Previsto	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM			
Interporto Frosinone	Previsto	PNL, PLIIC, Piano Merci RM, PTPG FR			

Piattaforma Logistica Sora	Prevista	PTPG FR			
Adeguamento Porto Gaeta-Formia-Minturno	Previsto	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM, PTPG LT			
Scalo Merci Gaeta-Formia-Minturno	Previsto	PTPG LT			
Piattaforma Logistica Gaeta-Formia-Minturno	Prevista	PNL, DPEFR, Piano Merci RM, PTPG LT			
Adeguamento Aeroporto Latina	Previsto	Piano Merci Lazio, Piano Merci RM, PTPG LT			